SKRZYDLATA POLSKA

NR 26 (1094)

25 CZERWCA 1972

CENA 2 ZŁ

Zwycięzcy X Jubileuszowego Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów: najlepszy pilot — Waldemar Gross (Aeroklub Wrocławski) z prawej i najlepszy dziennikarz — Hanna Kramarczuk (TV Warszawa).

Zdjęcia: B. KOSZEWSKI

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:

Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (twórczość lotnicza); JERZY POMIANOWSKI (lotnictwo sportowe); Opracowanie graficzne – STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny – IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:

rocznie – 104 zł
półrocznie – 52 zł
kwartalnie – 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² – 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" – Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 5154 A-43

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

II ZAWODY LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO WOJSK OPK

W dniach 12—17 czerwca br. w 1 pułku lotnictwa myśliwskiego OPK „Warszawa" w Mińsku Mazowieckim rozegrano II Zespołowe i Indywidualne Zawody Lotnictwa Myśliwskiego Wojsk Obrony Powietrznej Kraju o tytuł „Mistrza Walki". Ogółem uczestnicy zawodów rozegrali sześć konkurencji, w tym po jednej w nocy. Zawody te były kontynuacją oryginalnej inicjatywy, która zrodziła się w dowództwie Wojsk OPK przed rokiem. Są one wszechstronnym sprawdzianem umiejętności i stopnia wyszkolenia pilotów, nawigatorów i personelu technicznego.

Wyniki i obszerniejsze relacje z II zawodów lotnictwa myśliwskiego WOPK zamieścimy w następnych numerach. (y)

„PODNIEBNE SZLAKI"

Wyniki konkursu KTL

JURY konkursu pn. „Podniebne szlaki", zorganizowanego przez Klub Twórców Lotniczych, redakcję „Wiadomości" i „Żołnierza Polskiego" oraz PLL LOT, na posiedzeniu w dniu 5 czerwca br. ogłosiło jego wyniki.

W konkursie na wspomnienia lub opowiadanie I nagrody nie dano. Przyznano natomiast dwie równorzędne II nagrody w wysokości 4 000 zł każda. Otrzymali je: autor pracy opatrzonej godłem „Granit" (**Michał Kamiński** z Piły) pt. „Profil pewnego lotu" oraz autor pracy opatrzonej godłem „Baszta" (**Zbigniew Neugebauer** z Warszawy) pt. „Hyro". Dwie równorzędne III nagrody w wysokości 3 000 zł każda otrzymali: **Zbigniew Pelczarski** z Wrocławia za pracę pt. „Oni byli nad Berlinem" oraz **Włodzimierz Wojciechowski** z Wrocławia za pracę pt. „Departure — znaczy odejście". Dwa równorzędne wyróżnienia w wysokości 1 000 zł każde przyznano: **Andrzejowi Dzierżanowskiemu** z Wrocławia i **Ludwikowi Majchrzakowi** z Wrocławia.

Nagrodę specjalną dyrektora naczelnego PLL LOT — bezpłatny przelot na dowolnej trasie w sieci europejskich połączeń PLL LOT — otrzymał **Kazimierz Sławiński** z Warszawy.

W konkursie na reportaż jury postanowiło nie przyznać także I nagrody. II nagrodę w wysokości 2 000 zł przyznano pracy opatrzonej godłem „Azja" (**Edward Kurowski** z Wrocławia) pt. „Cud na stole operacyjnym". Dwa równorzędne wyróżnienia w wysokości 1 000 zł każde przyznano: **Jerzemu Zarębskiemu** z Warszawy oraz **Andrzejowi Celarkowi** z Pucka.

Na konkurs wpłynęły ogółem 44 prace. Zdaniem jury większość nadesłanych prac była na dobrym poziomie literackim.

Laureatom konkursu serdecznie gratulujemy.

Z. P.

TRANSPORT LOTNICZY

▲ W związku z przewidywaną możliwością znacznego przekroczenia ustalonych w 1970 roku wskaźników planu 5-letniego, o czym już wspominaliśmy w kronice nr 23 „Skrzydlatej", obradująca w dniu 7 czerwca Konferencja Samorządu Robotniczego PLL LOT rozpatrywała stan gotowości przedsiębiorstwa do podjęcia w najbliższych latach bardziej ambitnych zadań przewozowych. Uzgodnione przez załogę i zgłoszone w formie aneksu do planu 5-letniego propozycje LOT-u przewidują **zwiększenie zadań przewozowych w lotach zagranicznych o 30%** (w ostatnim roku 5-latki), przy równoczesnym postulowaniu zakupienia w latach 1973—1975 trzech dodatkowych samolotów.

LOT widzi możliwość dalszego zwiększania ilości rejsów na już istniejącej sieci linii oraz otwarcie linii długodystansowych do Ameryki Północnej i na Daleki Wschód.

Do zakupu nowych samolotów skłania także analiza sytuacji taborowej na liniach zachodnioeuropejskich. Eksploatowane przez LOT na tych liniach, od 1961 roku, turbośmigłowe samoloty Ił-18 stanowią obecnie sprzęt przestarzały i niekonkurencyjny, a odrzutowe Tu-134 są zbyt małe, aby mogły zabierać coraz liczniejsze, duże grupy turystów. Stąd propozycje LOT-u zmierzające do zakupu już w 1973 roku czwartego Iła-62 z przeznaczeniem na linie europejskie, średniodystansowe. Schodzące z linii międzynarodowych samoloty Ił-18 byłyby użyte do przewozów krajowych.

*

▲ W dniach od 29 maja do 2 czerwca odbyło się w Ułan Bator **19 posiedzenie Sekcji Transportu Lotniczego** Stałej Komisji Transportowej **Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej.** Rozpatrywane były sprawy związane z realizacją przyjętego na XXV sesji Rady kompleksowego programu dalszego pogłębiania i doskonalenia współpracy i rozwoju socjalistycznej integracji gospodarczej krajów członków RWPG. Sekcja rozpatrzyła sprawozdanie z działalności międzynarodowych linii lotniczych krajów RWPG za 1971 rok i przyjęła szereg wniosków zmierzających do ulepszenia współpracy w eksploatacji tych linii. Były również omawiane zagadnienia dalszego rozwoju statków powietrznych oraz wprowadzenia zautomatyzowanego systemu kierowania ruchem lotniczym, a także inne problemy współpracy krajów RWPG w dziedzinie lotnictwa cywilnego. W posiedzeniu uczestniczyły delegacje wszystkich krajów członkowskich. Delegacji polskiej przewodniczył wiceminister Jan Raczkowski.

*

▲ W ogłoszonym w sierpniu ub. r. „Kompleksowym programie dalszego pogłębiania i doskonalenia współpracy i rozwoju **socjalistycznej integracji gospodarczej** krajów członkowskich RWPG" znajdują się następujące **zadania dla transportu lotniczego na lata 1971—1974:**

1) rozszerzyć i udoskonalić sieć międzynarodowych linii lotniczych,

2) zaspokoić potrzeby krajów członkowskich RWPG na samoloty, śmigłowce oraz wyposażenie naziemne i pokładowe,

3) przeprowadzić specjalizację remontu samolotów, silników lotniczych i agregatów,

4) opracować bardziej efektywne metody wspólnego szkolenia personelu technicznego, latającego i dyspozytorskiego,

5) usprawnić system zaopatrzenia w części zapasowe i silniki lotnicze,

6) wdrożyć nowe, bardziej efektywne metody obsługi technicznej i remontu sprzętu lotniczego,

7) doskonalić formy współpracy krajów członkowskich RWPG w dziedzinie eksploatacji i działalności handlowej transportu lotniczego, w szczególności w zakresie wspólnej eksploatacji samolotów o dużej ładowności i samolotów ponaddźwiękowych oraz poszczególnych międzynarodowych linii lotniczych.

J. Os.



● **WOJSKOWA** Agencja Fotograficzna (w skrócie WAF), z której serwisu fotograficznego korzysta często nasza „Skrzydlata", obchodzi w czerwcu swoje 25-lecie. Przy tej okazji chcemy przypomnieć, że w archiwach WAF znajduje się obecnie **ponad 3 000** unikalnych negatywów historycznych z okresu II wojny światowej. Ogółem archiwum WAF dysponuje olbrzymim, bo liczącym blisko 700 000 negatywów zbiorem zdjęć o tematyce wojskowej, w tym także lotniczej. Jubilatce z okazji 25-lecia składamy nasze najlepsze życzenia.

*

● **W WYŻSZEJ** Szkole Wychowania Fizycznego we Wrocławiu instruktor spadochronowy I kl., **Józef Adamski,** obronił pracę magisterską pt. „Zachowanie się skoczka spadochronowego w czasie szczególnego zagrożenia". Jest to pierwsza tego rodzaju praca magisterska w historii Wyższej Szkoły Wychowania Fizycznego we Wrocławiu. Gratulujemy.

*

● **NIEZWYKLE** miła uroczystość odbyła się w Domu Kultury Spółdzielni Mieszkaniowej „Mokotów" w Warszawie. 6 czerwca br. wieczorem — w obecności blisko czterdziestu seniorów lotnictwa z terenu Warszawy — **nastąpiła ceremonia zapoczątkowania współpracy między stołecznym Klubem Seniorów Lotnictwa i Spółdzielnią Mieszkaniową „Mokotów".** Inicjatorem tej współpracy jest prezes SM „Mokotów" **Jan Staniszewski.** Seniorzy mogą korzystać z czytelni, kawiarni oraz pomieszczeń Domu Kultury przy al. Niepodległości. Ponadto warszawscy seniorzy lotnictwa objęli patronat nad modelarnią lotniczą Domu Kultury.

*

● **W KLUBIE** Oficerskim Wojsk Lotniczych w Poznaniu odbyło się 19 czerwca br. sympozjum sekcji naukowej Klubu Twórców Lotniczych na temat oceny historiografii lotniczej. Referat wprowadzający do dyskusji wygłosił ppłk dr **Izydor Koliński.** Tego samego dnia odbyło się również w Poznaniu zebranie Prezydium Zarządu Krajowego KTL, które spotkało się także z przedstawicielami Dowództwa Wojsk Lotniczych w celu omówienia współpracy KTL z wojskami lotniczymi.

*

● **NAKŁADEM** Wydawnictwa MON ukaże się wkrótce 2 wydanie, poprawione i uzupełnione, pracy zbiorowej pt. Pierwsze skrzydła", zawierające wspomnienia pilotów i konstruktorów, którzy brali bezpośredni udział w narodzinach lotnictwa polskiego w latach 1908—1918 (cena 24 zł). Sygnalizujemy też dwie dalsze nowe książki tegoż wydawnictwa, które ukażą się wkrótce: **Andrzeja Morgały** — „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939" (cena 60 zł) i **Zbigniewa Jankiewicza** — „Łodzie latające" (Biblioteka „Sowy", cena 8 zł).

*

● **DWUTYGODNIK** „Nowe Książki", przegląd literacki i naukowy, poświęcił w numerze 8 z br. sporo miejsca naszemu znakomitemu pisarzowi lotniczemu **Januszowi Meissnerowi** — zdjęcie na okładce, sylwetka i obszerna rozmowa. Dowiadujemy się z niej m. in., że J. Meissner przesłał do „Iskier" maszynopis III tomu swoich wspomnień pt. „Pióro ze skrzydeł". Czekamy na jego ukazanie się z niecierpliwością.

*

● **MIESIĘCZNIK** LOK „Mały Modelarz" zamieścił w nr. 3 z br. plan kartonowy (do wycięcia i sklejenia) francuskiego samolotu myśliwskiego z II wojny światowej Morane-Saulnier MS-406-C1, na którym polscy piloci myśliwscy latali we Francji. Opracowanie graficzne i opisowe — **Kazimierz Osterczuk** z Warszawy.

*

● **W OLSZTYNIE** rozegrano III okręgowe zawody szybowcowe z udziałem 30 pilotów z aeroklubów Elbląga, Gdańska, Olsztyna i Słupska. Organizatorem imprezy był Aeroklub Warmińsko-Mazurski.

*

● **REPREZENTANCI** Wojsk Lotniczych zdobyli pierwsze miejsce w IV mistrzostwach Wojska Polskiego w tenisie stołowym. Reprezentanci Wojsk OPK zajęli 3 miejsce.

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

W Warszawie zmarł 13 czerwca br., w wieku 52 lat, inż. Andrzej Trzciński, długoletni pracownik Biura Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, znany zawodnik i działacz modelarstwa lotniczego, autor wielu publikacji, wieloletni współpracownik naszej redakcji.

Zmarły był odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi, Brązowym Medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju" oraz odznaką Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Był lubiany i ceniony przez wszystkich, którzy Go znali. Pogrzeb odbył się 15 czerwca br. na cmentarzu powązkowskim w Warszawie.

Cześć Jego pamięci!

Redakcja „Skrzydlatej Polski"

Nasi korespondenci piszą

WALNE ZEBRANIE W RYBNIKU

W maju odbyło się w Aeroklubie Rybnickiego Okręgu Węglowego walne zgromadzenie sprawozdawcze za dwuletni okres kadencji zarządu aeroklubu. Prezes Aeroklubu ROW, mgr inż. Stanisław Kaczmarczyk, w swym obszernym referacie przedstawił wyniki aeroklubu za ubiegłe dwa lata oraz zapoznał zebranych z planem perspektywicznym na najbliższe 10 lat. Najważniejsze z nich to: powiększenie lotniska, wybudowanie drugiego hangaru, wybudowanie nowego budynku na pomieszczenia biurowe itp. W planie jest też przygotowanie lotniska dla potrzeb lotniczej komunikacji międzymiastowej.

Najbardziej zasłużonym pracownikom, pilotom i działaczom aeroklubu wręczono dyplomy uznania. Otrzymali je m.in.: H. Hellebrandt, J. Stachnio, J. Makula, L. Piątek, R. Jokiel, Cz. Sobik, B. Krupa, Z. Krawczyk, M. Gmerek, J. Foks, A. Pustulka i inni. Wręczono także dyplomy przedstawicielom kopalni „Zofiówka" i „Porynia", Rybnickiemu Przedsiębiorstwu Spedycyjno-Transportowemu i innym.

Wiesław Dziuba

UZNANIE DLA AEROKLUBU CZĘSTOCHOWSKIEGO

Aeroklub PRL przeprowadził szczegółową kontrolę działalności gospodarczej i sportowo-szkoleniowej Aeroklubu Częstochowskiego. Stwierdzono, że Aeroklub Częstochowski w pełni zasłużył na wysoką ocenę, jaką uzyskał w roku 1971, kiedy zdobył czołową lokatę w kraju we współzawodnictwie aeroklubów regionalnych. Podkreślono bardzo dobre przygotowanie do sezonu lotnego i działalności sportowo-szkoleniowej w roku bieżącym oraz ewocna działalność kadry zawodowej i aktywu społecznego aeroklubu.

W nagrodę Aeroklub Częstochowski otrzymał 2 radiostacje RS-2, szybowiec treningowy „Pirat" oraz dodatkowo 50 godzin resursu samolotowego. Jednocześnie wyróżniono kierownika aeroklubu **Andrzeja Tajchmana**, szefa wyszkolenia **Zbigniewa Kuleja** oraz **Zdzisława Skwarę** i **Włodzimierza Antonowicza**.

Witold Majak

PUNKT PORAD MODELARSTWA LOTNICZEGO

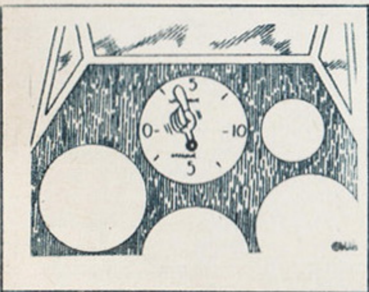
W Centralnej Składnicy Harcerskiej w centrum Katowic powstał punkt porad modelarstwa lotniczego w zakresie budowy modeli i obsługi silników lotniczych.

Punkt czynny jest dwa razy w tygodniu, a dyżury pełnią modelarze — członkowie Aeroklubu Śląskiego, w ramach prac społecznych.

Centralna Składnica Harcerska zaopatrzyła modelarzy w zestawy modeli, które obecnie stanowią wystrój kącika modelarskiego.

Kącik lotniczy w CSH cieszy się dużą popularnością wśród młodzieży szkół podstawowych, która przygotowuje się do swojej corocznej imprezy „Młodzi szybownicy na start".

Urszula Molenda



NA NASZYM HORYZONCIE

Na naszym horyzoncie — lato i wakacje. Szerokim więc frontem, jak Polska długa i szeroka, ruszamy po letnią przygodę — nad morze i w góry, w lasy i nad jeziora; coraz częściej i liczniej także w zagraniczne wojaże, chociażby do naszych przyjaciół w krajach socjalistycznych. Niezliczone mamy bowiem obecnie formy wypoczynku, w zależności od naszych zainteresowań i upodobań, a także — co równie ważne — od możliwości finansowych.

Sądzimy też, że pokaźna część naszych Czytelników, młodych i starszych, spędzi swe wakacje i urlopy na lotniskach — w cieniu skrzydeł lub pod czaszami spadochronów, że będą to lotnicze wakacje w dosłownym tego słowa znaczeniu. Setki młodzieży spędzi swe wakacje tradycyjnie z ZMS-em na obozach szybowcowych i spadochronowych, których kilkanaście organizuje Związek Młodzieży Socjalistycznej wspólnie z aeroklubami. Najmłodsi wybiorą się na obozy modelarskie. Jeszcze inni szkolić się będą w aeroklubach, startować w różnych zawodach lotniczych, brać udział w harcerskich manewrach techniczno-obronnych. Tegoroczne lato i wakacje zapowiadają się nam bowiem bogato i interesująco.

„Skrzydlata", z którą — mamy nadzieję — nie rozstaniecie się również w czasie swej letniej przygody, życzy Wam dużo słońca i wiele pięknych dni. Abyście wakacje i urlopy spędzili przyjemnie i pożytecznie, wrócili zeń wypoczęci zdrowi i opaleni — z nową energią i entuzjazmem do dalszej nauki i pracy.

Czerwiec, na progu tego lata, zapisał się nam bogatą kroniką wydarzeń lotniczych, nie tylko zresztą na krajowym podwórku.

Koronną niejako imprezą stały się XVII Szybowcowe Mistrzostwa Polski w Lesznie, tym uważniej obserwowane, że były ostatnim sprawdzianem naszych reprezentantów przed startem w mistrzostwach świata w lipcu w Jugosławii. Pogoda nie była wprawdzie zbyt łaskawa dla szybowników, ale za to dość zgodnie uznano, iż mistrzostwa były udaną premierą naszych nowych szybowców — „Orionów" i „Jantarów", na których czwórka reprezentantów zdecydowała się startować w mistrzostwach (po drugiej konkurencji) poza konkursem. Z napiętą uwagą kierujemy teraz nasze zainteresowanie na Vrsac, gdzie rozpoczynają już 2 lipca treningi czołowi szybownicy świata. Tuż przed mistrzostwami rozegrano w Lesznie zawody II ligi — tradycyjny memoriał Szczepana Grzeszczyka. Równolegle z mistrzostwami w Lesnie trwały nasze XII Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej", także bez szczęścia do dobrej dla rozgrywania konkurencji pogody.

Tymczasem z dalekiego Orła w ZSRR, gdzie w czerwcu odbyły się zawody szybowcowe krajów socjalistycznych z udziałem pilotów Polski, doszły nas wieści o wygraniu przez Juliana Ziobro na „Cobrze" pierwszej konkurencji w klasie otwartej. Dalszych wyników na razie nie znamy. Wrócili z Wasserkuppe dwaj nasi młodzi szybownicy, St. Zientek i St. Wujczak, gdzie z powodu złych warunków atmosferycznych również nie rozegrano szybowcowych mistrzostw juniorów NRF. Zadowolenie budzi jednak fakt, iż po dwóch konkurencjach tych zawodów nasz Zientek jr był na pierwszym miejscu, a Wujczak zajął 7 pozycję. Dobry to prognostyk dla juniorów i naszego zaplecza szybowcowego.

Spadochroniarze także szlifowali formę przed mistrzostwami świata. Nie tylko na obozach w kraju. W lipcu nasi skoczkowie (mężczyźni i kobiety) startowali na międzynarodowych zawodach z udziałem zawodników Bułgarii, CSRS, NRD i ZSRR. S. Jakubowski zajął w klasyfikacji indywidualnej 4 miejsce, co jest sukcesem. Skoczkowie wojskowi brali natomiast udział w międzynarodowych zawodach spadochronowych armii w Fontainebleau pod Paryżem (konkurs międzynarodowy gen. Aillereta). Drużynowo reprezentanci WP zajęli 4 miejsce, po ZSRR, Francji i CSRS, co w porównaniu ze startem w tych zawodach w 1969 r. (wówczas nasi zajęli 6 miejsce) jest sukcesem, zważywszy iż we Francji startowali reprezentanci z 19 krajów. Dodajmy jeszcze, że nasza drużyna zajęła 3 miejsce w skoku grupowym na celność lądowania, a E. Ligocki zajął indywidualnie 5 miejsce w akrobacji spadochronowej.

W ostatnim okresie obserwujemy ożywioną działalność Klubu Twórców Lotniczych, a szczególnie jego Prezydium Zarządu Krajowego. Cała obecnie działalność KTL zmierza do tego, i jest chyba już na dobrej drodze, ażeby wszystkie nasze organizacje i instytucje lotnicze, reprezentujące różne rodzaje lotnictwa cywilnego i wojskowego, przyjęły na siebie funkcje mecenatu nad Klubem. Uruchamiając odpowiednie środki w tym celu, winny one jednak zarazem postawić przed Klubem Twórców Lotniczych określone zadania w dziedzinie popularyzacji i propagandy lotnictwa. W tym działaniu potrzebna jest jednak koordynacja przedsięwzięć w skali ogólnokrajowej, co przekracza jednak, przynajmniej jak na razie, możliwości KTL.

Z tego też względu podjęte ostatnio ze strony Prezydium ZK KTL próby kompleksowego załatwiania problemu zasługują na uwagę. Spotkały się one zresztą z życzliwym przyjęciem kierownictw Aeroklubu PRL, PLL LOT, Wojsk Lotniczych, Wojsk OPK i Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, które ufundowały w tym roku łącznie już kilkanaście stypendiów dla twórców. Chodzi teraz tylko o to, aby sami twórcy — m. in. w oparciu o te stypendia — skorzystali z możliwości twórczych w lotnictwie, jakie Zarząd Krajowy KTL stawia swym członkom, właśnie teraz w lecie — pełni sezonu lotniczego.

(kon)



DOSTATECZNIE jasno, Ojcze Święty, zdaję sobie sprawę z tego, że znajdą się ludzie, którzy gdy tylko posłyszą, iż w tych moich księgach o obrotach sfer wszechświata przypisuję jakieś ruchy kuli ziemskiej, zarazem podniosą krzyk, że należy mnie wraz z takim przekonaniem potępić"... Przepisuję te słowa wstępne z pierwszego tomu „Dzieł Wszystkich" Mikołaja Kopernika, książki-pomnika, który wystawiamy wielkiemu astronomowi dzięki ogromnemu wysiłkowi polskich uczonych i — poligrafów. Wydawcą „Dzieł" jest Państwowe Wydawnictwo Naukowe. Trzytomowe dzieło ukaże się w całości w roku przyszłym, przy czym opublikowane zostanie w trzech językach: polskim, łacińskim i angielskim. Oglądałem pierwszy, sygnalny tom. Jest to dzieło sztuki wydawniczej na poziomie najwyższym. Cytat powyższy pochodzi z tak zwanego listu dedykacyjnego Kopernika do papieża Pawła III. List ten, napisany w 1542 roku, jest swego rodzaju wstępem do sławnego dzieła „O obrotach sfer niebieskich". Nawet laika zadziwia prostota sformułowań i piękno stylu pierwszego tomu dzieł Kopernika, dodajmy — tłumaczonego przez Mieczysława Brożka. Dwa pozostałe tomy są już trudniejsze, ale nie można zapominać, że przeznaczone były dla specjalistów. Sam Kopernik pisze, iż „dzieła matematyczne pisane są dla matematyków".

O Koperniku zatem coraz głośniej. Mamy już samolot Jego imienia. Niewykluczone, że statek księżycowy (LM) grudniowej wyprawy „Apollo-17" otrzyma imię polskiego astronoma. Brak jeszcze popularnej, ogólnodostępnej pracy o życiu i działalności Kopernika, ale można przypuszczać, że za sześć miesięcy, które dzielą nas od międzynarodowych obchodów kopernikowskich (patronuje im Unesco), wydawnictwo takie będzie można polecić wszystkim zainteresowanym.

Astronomia rozwija się niezwykle dynamicznie, a dzięki technice rakietowej ma obecnie niezwykłe perspektywy. Oto istnieje możliwość wysłania coraz doskonalszych teleskopów poza atmosferę ziemską, gdzie istnieją znacznie dogodniejsze warunki do obserwacji. Przypomnieć trzeba, że pierwsze tego rodzaju obserwacje wykonała załoga radzieckiej stacji kosmicznej „Salut". Przypomnieć również można o umieszczeniu teleskopów optycznych o średnicy zwierciadła do 40 cm na amerykańskich satelitach typu OAO. Dzięki temu astronomia wzbogaciła się o dane dotyczące prawie 10 tysięcy gwiazd. Jeśli uczeni potrafią wynieść w Kosmos teleskop o średnicy zwierciadła 3 m, to w nadfioletowym zakresie widma uzyskają dane o milionie ciał niebieskich. Tak twierdzi dr W. Kurt, specjalista pozaatmosferycznych badań astronomicznych z Akademii Nauk ZSRR.

Po tych astronomicznych tematach, z obowiązku kronikarskiego wspomnieć trzeba o zapowiedzianym wydaniu w 1973 roku trzytomowej pracy „Podstawy biologii i medycyny kosmicznej". Będzie to praca wspólna uczonych ZSRR i USA. Składać się ma z trzech tomów, które obejmą dorobek uczonych obu państw w ciągu ostatniego dziesięciolecia.

P. E.



1200 KILOMETRÓW NAD POLSKĄ



STOLICA Polski — Warszawa godnie powitała uczestników X Jubileuszowego Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów. W dniu 23 maja już od 7 rano zlatywały się załogi biorące udział w tej wielkiej imprezie. Odświętnie przystrojone gocławskie lotnisko Aeroklubu Warszawskiego szeroko otwartymi ramionami przyjmowało skrzydlatych przybyszów, sprawnie i szybko... pożywiając ich, a następnie kwaterując w hotelach. Organizacja etapu — wręcz wzorowa. Wszystko wyliczone — co do minuty, znakomity transport między lotniskiem, a hotelami i WSK-Okęcie, gdzie o 15.00 nastąpiło oficjalne, bardzo uroczyste otwarcie Rajdu.

Przedtem jednak dziennikarze i piloci zwiedzili zakład, jeden z najstarszych w Polsce zakładów lotniczych, związany nierozerwalnie z historią polskiego przemysłu lotniczego. WSK-Okęcie, kierowana przez dyrektora **Jerzego Malkińskiego**, obchodziła niedawno 50-lecie swego istnienia. Obecnie, po zmianach zapoczątkowanych przez VII i VIII Plenum KC PZPR, WSK-Okęcie pracuje z entuzjazmem, produkując przede wszystkim wielozadaniowe „Gawrony" i „Wilgi". Opracowany 10-letni plan rozwoju przedsiębiorstwa na lata 1971—1980 daje mu możliwości rozwoju, jakich jeszcze dotąd nie miało. Dzięki wzrostowi wydajności pracy — wzrośnie produkcja o 30%, specjalizując się w wytwarzaniu lekkich samolotów wielozadaniowych, wyposażenia rolniczego i usług agrolotniczych, śmigieł i zbiorników. Specjalną uwagę zwróci się na produkcję eksportową.

24 maja największy w Polsce (i w Europie!) Aeroklub Warszawski żegnał rajdowe załogi, które wystartowały, w czterominutowych odstępach, do mety pierwszego etapu Rajdu — w Dęblinie.

Po raz pierwszy w historii naszej imprezy, wraz z dziennikarzami i pilotami, szlakiem rajdu samolotowego lecieli zasłużeni pracownicy — przodownicy pracy poszczególnych wytwórni, przewożąc systemem sztafetowym do bratnich fabryk meldunki o realizacji bieżących zadań produkcyjnych i zobowiązań podjętych dodatkowo w odpowiedzi na list Sekretariatu KC PZPR i Prezydium Rządu. Jak się później okazało, ludzie ci mocno zbratali się ze swymi towarzyszami lotów — pilotami i dziennikarzami, dzieląc z nimi solidarnie wszystkie trudy wielkich zawodów.





Na etapie w Bielsku-Białej. Zwycięzcy konkurencji pil. St. Marliński (z prawej) i red. H. Kramarczuk otrzymują w nagrodę puchary. Na zdjęciu obok: Kierownik sportowy rajdu Zdzisław Dudzik „egzaminuje" przybyłego właśnie z trasy pilota Stanisława Maksymowicza. Staszek wypadł w tej konkurencji bardzo dobrze.

O godzinie 10.30 pierwsza „Wilga", pilotowana przez **Bohdana Sinicę** z Aeroklubu Białostockiego, ruszyła wraz ze swym przodownikiem pracy na trasę pierwszej konkurencji. Rozpoczęły się wielkie zawody zorganizowane w tym roku dla uczczenia 25-lecia przemysłu lotniczego w Polsce Ludowej. Przed uczestnikami Rajdu — 6 etapów i 1 200 kilometrów długiego szlaku nad wschodnimi, południowymi i zachodnimi rejonami Polski.

Razem z załogami polskimi, w liczbie 30, ruszyły do podniebnej walki o zwycięstwo dwie załogi z NRD (również na „Wilgach") oraz jedna czechosłowacka, na dwusilnikowej L-200 „Morava".

Konkurencja, tak na pierwszy rzut oka do regulaminu, nie wydawała się zbyt trudna: lot po trasie łamanej składającej się z pięciu odcinków, naszpikowanej znanymi i nie ujawnionymi punktami kontroli czasu (regularność lotu!). Na 230-kilometrowej trasie, jak się potem okazało, komisarze sportowi wyłożyli 10 znaków do rozpoznania, sprytnie poukrywanych w pokrytym lasami terenie.

Pół biedy było ze znakami — średni procent ich rozpoznania oceniono na 75%, wiele strat poniosły za to niektóre załogi, nie pilnując regularności lotu, której tolerancja na nie ujawnionych punktach kontrolnych wyniosła plus minus 30 sekund, zaś na taśmie mety — 10 sekund.

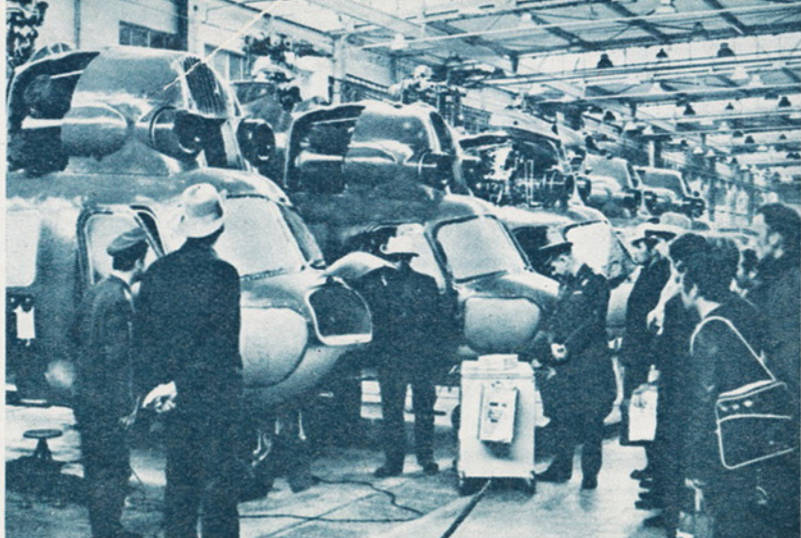
Konkurencję ukończyły wszystkie załogi. Sprawnie pracująca pod kierownictwem red. **Jerzego Pomianowskiego** komisja sędziowska szybko obliczyła wyniki i już tego samego dnia wieczorem kierownik biura prasowego **Jacek Szewczyk** rozdał wszystkim zainteresowanym pierwszą informację rajdową. Brawo, to jest tempo!

Zwyciężyła załoga w składzie pil. STANISŁAW MAKSYMOWICZ (Aeroklub Wrocławski) i red. ANDRZEJ WALIGÓRSKI (PR-Wrocław), przed RYSZARDEM WYROBĄ (Aer. Bielsko-Bialski) i TADEUSZEM PATANEM („Kronika Beskidzka") oraz JERZYM WYCIŚLAKIEM (Aer. Ostrowski) i MIROSŁAWEM STANKIEWICZEM („Słowo Powszechne"). Wszystkie te załogi otrzymały po 150 pkt.

Rzecz charakterystyczna: już od pierwszego etapu — rozpoczął się silny jak nigdy dotąd, wytrwały i (co okazało się później) skuteczny atak na starych rajdowych wyjadaczy ze strony młodych, stosunkowo mniej znanych pilotów. Za plecami wytrawnego asa — **Staszka Maksymowicza** — minimalną różnicą punktów ulokowali się właśnie oni, MŁODZI.

Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza w Dęblinie, kontynuatorka bogatych i pełnych chwały tradycji polskiego szkolnictwa lotniczego, pokazała wielką klasę jako gospodarz etapu.





Po pokazach lotniczych w Dęblinie. Jak tu nie porozmawiać z pilotem odrzutowca, kiedy ten nie tylko jest sympatyczny, dowcipny, ale i... ma tak wspaniały kombinezon kompensacyjny. Zdjęcie z prawej: Niecodzienna to okazja przyjrzeć się budowanym seryjnie w Świdniku śmigłowcom Mi-2.

Program, bogato opracowany, zrealizowany został z precyzją szwajcarskiego zegarka: spotkanie z komendantem WOSL gen. bryg. pil. dr. **Józefem Kowalskim**, zwiedzanie wystawy sprzętu lotniczego, indywidualne rozmowy z przodującymi pilotami — instruktorami i podchorążymi, zwiedzenie rozbudowanych obiektów sportowych i ośrodków szkolenia, a potem — na lotnisku — pokaz organizacji lotów i imponujące pokazy lotnicze.

Rzeczywiście było na co popatrzeć. Co potrafi nasza sławna „Iskra", zademonstrował przekonywająco por. pil. I klasy **Tadeusz Sokół** (z promocji 1966 roku), po nim na Limie-2 kpt. pil. inż. **Ireneusz Kowalski** „odkręcił" taką wiązankę akrobacji, że nam, stojącym z rozdziawionymi buziami, pozostawało tylko zdjąć ze skołatanych głowin rajdowe czapeczki... i westchnąć z zazdrości i podziwu.

Dęblińscy piloci byli nieubłagani. Dobrawszy się we czterech (mjr pil. **Stanisław Kunicki**, mjr pil. **Piotr Gruszeczka**, kpt. pil. **Stanisław Wrona** i kpt. pil. **Tadeusz Kamiński**) „dosiedli" jeszcze Limów-2 i udowodnili w powietrzu, że tzw. uczynienie z normalnych oczu — kwadratowych, jest faktem nie podlegającym dyskusji. Takimi to bowiem oczami patrzyliśmy na wspaniałą akrobację zespołową tej czwórki. Czegóż tam w tej wiązance nie było! Szyk „grot", przewroty na „górce", beczki na wznoszeniu, szyk „romb", pętle, beczki w rombie, przewroty na wznoszeniu w szyku „romb", beczki w tymże samym szyku — wreszcie efektowna „różyczka".

Wychowankowie Dęblina pokazali co potrafią.

Pełni wrażeń, w znakomitej komitywie z sympatycznymi podchorążakami, udaliśmy się na spoczynek do garnizonowego hotelu.

Nazajutrz – czekała nas druga konkurencja – lot na trasie Dęblin – Świdnik. Trasa – jak poprzednio „połamana", składająca się z 4 odcinków ogólnej długości 135 km. Obowiązkowa regularność lotu, ale i – na lotnisku w Świdniku – próba lądowania w prostokątach. Oczywiście – szukanie znaków.

A więc — spać. Jutro pobudka o 4 rano!

25 maja „Wilga" SP-EAU **Jerzego Dyczkowskiego** i **Ryszarda Wolaka** punktualnie o 7.00 oderwała się od dęblińskiego lotniska i jako pierwsza ruszyła na trasę drugiego etapu — do Świdnika. Trasa ta, niezwykle malownicza, prowadziła przez Samoklęski, Kazimierz, Poniatową, w których to miejscowościach znajdowały się punkty zmiany kierunku.

Warunki atmosferyczne były znacznie gorsze niż dnia poprzedniego. Słaba widoczność i opady deszczu, występujące zwłaszcza w drugiej połowie trasy, znacznie utrudniły zadanie. Kilka załóg — „wyskoczyło" w bok od wyznaczonej trasy. W sumie jednak, mimo trudnych warunków, etap ukończyły wszystkie załogi.

Na etapie tym zwyciężyła załoga WIESŁAW IWAŃSKI (Aer. Podhalański) i JERZY LIPOWSKI („Gazeta Krakowska") — 143 pkt., przed JANEM PISUKIEM (Aer. Szczeciński) i HENRYKIEM BORUCINSKIM („Perspektywy") — 136 pkt. oraz JANEM BARANEM (Aer. Rzeszowski) i MAGDALENĄ JANKOWSKĄ („Przegląd Sportowy") — 135 pkt.

Po dwóch etapach prowadzenie objęła załoga WIESŁAW IWAŃSKI — JERZY LIPOWSKI (277 pkt.), przed JANEM KAMIŃSKIM (Aer. Warszawski) i ANDRZEJEM BOBEREM („Życie Warszawy") — 275 pkt. oraz RYSZARDEM WYROBĄ (Aer. B. Bialski) i TADEUSZEM PATANEM („Kronika Beskidzka") — 265 pkt.

No, ale wyniki te znane nam były dopiero wieczorem, o godz. 18.00 przy kolacji. Począwszy bowiem od godziny 10.00, kiedy w Świdniku wylądowała ostatnia załoga rajdowa, bez chwili wytchnienia „odkrywaliśmy", śmiem twierdzić, następny po Okęciu, potężny zakład lotniczy: WSK-Świdnik.

Oprowadzani przez specjalistów-inżynierów, obejrzeliśmy — dobrze czując to... w nogach — wiele hal produkcyjnych, a wśród nich wydział obróbki mechanicznej i halę montażu. Mogliśmy naocznie przekonać się, że czwarte miejsce Polski na świecie w produkcji śmigłowców — nie jest gołosłownym stwierdzeniem.

WSK-Świdnik jest rzeczywiście światowym potentatem w tej dziedzinie przemysłu lotniczego. Produkując świetne śmigłowce Mi-2, załoga rozwiązała we własnym zakresie szereg problemów technicznych, wymagających skonstruowania wielu urządzeń nie spotykanych dotąd w kraju.

Serdecznie dziękując dyrektorowi zakładu, **Władysławowi Janikowi**, udaliśmy się następnie na lotnisko, aby obejrzeć pokazy sprawności technicznej śmigłowców oraz akrobacji samolotowej i szybowcowej, a potem — konkurs jazdy terenowej na motocyklach produkcji WSK-Świdnik. Niecodziennych wrażeń dostarczyli nam piloci śmigłowcowi **Stanisław Gajewski** i **Tadeusz Papajski**, demonstrując w mistrzowski sposób akcję ratowania „z wody" rozbitka i jedną z najtrudniejszych konkurencji śmigłowcowych mistrzostw świata — ustawienie wiadra pełnego wody na wyznaczonym miejscu.

Potem — koncert figur akrobacji na Zlinie dał nasz mistrz **Stanisław Kasperek**, zaś na zakończenie najlepsi motocykliści „Avii-Świdnik" udowodnili zdumionym spektatorom, że na jednośladach można jeździć... po wysokich schodach i skakać jak z trampoliny. Brawo, to było coś pięknego!

26 maja — znów wstaliśmy bardzo rano. O piątej. Z potężnym bagażem świdnickich wrażeń popędziliśmy autokarami na lotnisko, aby wystartować do trzeciej konkurencji na trasie Świdnik — Rzeszów.

Rzut oka na mapę potwierdził przypuszczenia: będzie ciężko. 220-kilometrowa trasa składała się z odcinka prostego do Maciejowa, skąd zaczynały się dwa wielkie łuki. Pierwszy kończył się w miejscowości Kurzyna, drugi – w rejonie lotniska Jasionka. Nie wiedzieliśmy jeszcze, że na trasie komisarze poukrywali 7 znaków. Obowiązywała, jak zawsze, regularność lotu. Zaaplikowano nam również próbę lądowania w prostokątach.

Trudna to była konkurencja. Trudności z orientacją, spowodowane lotem nad dużymi obszarami leśnymi, potęgowane były przez krzywiznę trasy, wymagającą nieustannej zmiany kursu i szczegółowej orientacji.

Daliśmy sobie jednak i z tym radę. Jedni lepiej, drudzy gorzej, ale — daliśmy.

Zwycięstwo na tym etapie odniosła załoga JAN BARAN — MAGDA JANKOWSKA (170 pkt.), przed JERZYM WYCIŚLAKIEM i MIROSŁAWEM STANKIEWICZEM (169 pkt.) oraz JERZYM DYCZKOWSKIM (Aer. Lubelski) i RYSZARDEM WOLAKIEM („Sztandar Ludu") — 162 pkt.

Pozycję lidera po trzech etapach zajęła załoga JAN BARAN — MAGDA JANKOWSKA (424 pkt.). Tuż za nimi: JAN KAMIŃSKI — ANDRZEJ BOBER (411,58 pkt.) oraz WIESŁAW IWAŃSKI — JERZY LIPOWSKI (410,58 pkt.).

Zacięta, rzadko spotykana walka. Nieustanna zmiana prowadzącego „peleton"! Małe różnice punktowe, świadczące o wyrównanej klasie czołówki rajdu.

A w Rzeszowie?

Powitani przez dyrektora WSK-Rzeszów, **Henryka Martyniuka**, udaliśmy się na zwiedzanie zakładu, święcącego w tym roku 35-lecie swego istnienia. Kolos! Silniki tłokowe, turbinowe i odrzutowe, przekładnie do śmigłowców, tłumiki drgań, pompy hydrauliczne, turbodoładowarki, elektrodrążarki, szlifierki elektrochemiczne... Można dostać zawrotu głowy. 70 proc. produkcji zakładu — idzie na eksport. Zastosowano supernowoczesne procesy wytwarzania, żeby wymienić tylko użycie ultradźwięków do czyszczenia powierzchni części metalowych.

Dumą biły nam serca.

Po spotkaniu z władzami miasta i obejrzeniu programu kabaretu „Meluzyna" — szybko spać. Za wszelką cenę! Bo jutro...

Właśnie. 27 maja wstaliśmy przed szóstą. Śniadanie, szybko do autokarów — i w Bieszczady.

Zwycięska załoga na tym etapie — **Janek Baran** i **Magda Jankowska** oraz towarzyszący im przodownik pracy składają wieńce od rajdowców pod pomnikiem generała Świerczewskiego w Jabłonkach koło Baligrodu. Wizytujemy sławną Ustianową (ależ lał wtedy deszcz, nie można nawet było wyjść z autokarów) i jedziemy do Soliny. Niezmęczeni — biorą udział w przejażdżce statkami po Zalewie Solińskim.

Niektórzy, zmordowani tempem etapu, zostają w hotelu „Halicz" i próbują... zacząć myśleć o pisaniu. Żeby choć zacząć!

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

Lotnisko gocławskie Aeroklubu Warszawskiego w pełnej gali. Już niedługo — dziesiątki „Wilg" wzniesie się w powietrze, biorąc kurs na Dęblin, punkt docelowy pierwszej konkurencji X Rajdu.

Zdjęcia: B. Koszewski



DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

Nic z tego. Walimy się jak kłody na łóżka. Bo jutro...

Jasne! Wstajemy o 5 rano. Czeka nas czwarta konkurencja: lot nawigacyjny po trasie wyznaczonej za pomocą specjalnej krzywki, z ciągłą zmianą kursu, odnajdywaniem znaków (było ich aż 15), pełną popularnością i próbą dokładności lądowania.

A więc — coraz ciężej. Trudy rajdu mocno już dają się we znaki. Trasa z Rzeszowa do Mielca niezbyt długa (180 km), lecz niełatwa!

Warunki atmosferyczne były na ogół dobre, jedynie w rejonie Rzeszowa, Leżajska i Łańcuta samoloty napotykały na przelotne opady, utrudniające obserwację trasy.

W konkurencji tej zwyciężyła załoga HENRYK JAWORSKI (Aer. Świdnik) i TADEUSZ TŁUCZKIEWICZ (Polskie Radio Lublin) — 169 pkt., przed JANEM GORECKIM (Wojska Lotnicze) i ELŻBIETĄ POGORZELSKĄ („Wiraże“) — 169 pkt. oraz STANISŁAWEM MARLINSKIM (Aer. Radomski) i HANNĄ KRAMARCZUK (TV Warszawa) — 166 pkt.

JAN BARAN i MAGDA JANKOWSKA utrzymali się na przodującej pozycji po 4 konkurencjach, kompletując ogółem 579 pkt. Na drugie miejsce wyszła załoga WALDEMAR GROSS (Aer. Wrocławski) i BOGUSŁAW PANEK („Gazeta Robotnicza“) — 567 pkt., na trzecie — MAREK MAŁOLEPSZY (Aer. Częstochowski) i BOGDAN KAZNOWSKI („Przyjaźń“) — 559 pkt.

Mielecka WSK, z jej dyrektorem **Tadeuszem Ryczajem**, powitała nas nadzwyczaj serdecznie. Dzięki bardzo sprawnej organizacji etapu — kolejne punkty programu przebiegały szybko i.. jakoś nie męcząco.

Po ogłoszeniu wyników konkurencji i wręczeniu nagród zwycięzcom — dyrekcja WSK sprawiła niezwykle miłą niespodziankę... trzem „weteranom“ rajdowym: pilotowi **Stanisławowi Maksymowiczowi** i dwóm dziennikarzom — **Tadeuszowi Pajdzie** oraz niżej podpisanemu. Otrzymaliśmy cenne, pięknie opracowane medale pamiątkowe oraz upominki.

Z prawdziwym wzruszeniem miałem zaszczyt wpisać się, w imieniu uczestników rajdu, do księgi pamiątkowej zakładów, co swymi podpisami „wsparli“ dwaj moi wyżej wspomniani koledzy.

Odczytany został następnie list ministra Przemysłu Maszynowego, **Tadeusza Wrzaszczyka**, skierowany do uczestników rajdu — dziennikarzy i pilotów. Serdeczne, pełne sympatii i życzeń sukcesów słowa przewodniczącego Komitetu Honorowego X Rajdu zebrani w hali FKS „Stal-Mielec“ przyjęli huraganowymi brawami.

Następnego dnia, 29 maja, zwiedziliśmy zakład. Sprawia on imponujące wrażenie. To tu, na licencji radzieckiej, budowane są w wielkich ilościach wielozadaniowe samoloty An-2. Tutaj produkowane są seryjnie odrzutowe, szkolno-treningowe „Iskry“. Niedługo zakład obchodzić będzie rzadko w światowym przemyśle spotykane święto — wyprodukowanie na eksport 5 000 samolotu An-2. Z dumą i satysfakcją dowiadujemy się, że WSK-Mielec znajduje się na drugim miejscu na świecie w dziedzinie produkcji samolotów rolniczych. Istniejący przy zakładzie ośrodek badawczo-rozwojowy intensywnie pracuje nad budową nowego samolotu rolniczego.

Zwiedzamy wielką wystawę „25 lat przemysłu lotniczego w PRL“, zorganizowaną przez Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „Delta“. Ekspozycja jest wspaniałym przeglądem nowoczesnych konstrukcji i technologii stosowanych przez zakłady podległe Zjednoczeniu oraz ilustracją możliwości i perspektyw polskiego przemysłu lotniczego. Wystawa została zlokalizowana częściowo w hali klubu sportowego „Stal“ i na terenie do niego przyległym oraz na lotnisku Aeroklubu Mieleckiego, gdzie wystawiono sprzęt: szybowce, samoloty i śmigłowce.

Jeszcze — efektowne pokazy An-2 w powietrzu, jeszcze — błyskotliwe ewolucje „Iskry“ i czas udać się na króciutki odpoczynek. Bowiem już o 14.30 — startujemy do piątej konkurencji. Cóż takiego nas czeka?

Będzie to lot po trasie łamanej do Bielska-Białej, liczącej 196 km. Pełna regularność, rozpoznawanie na podstawie zdjęć obiektów w terenie (było ich 8) i szukanie znaków (wyłożono ich 7). Również próba dokładności lądowania.

Rzut oka na mapę wystarczył, aby stwierdzić, że trasa prowadzi górskimi dolinami, w terenie najeżonym grzbietami gór. Będzie ciężko, nie ma wątpliwości.

I tak też było. W pierwszej fazie rozgrywania konkurencji pogoda sprzyjała zawodnikom, gdyż szczyty górskie były odkryte, a przewidywane wcześniej opady deszczu nie występowały. W miarę upływu czasu pogoda jednak psuła się, co stworzyło gorsze warunki dla załóg startujących później.

W tej pełnej emocji i przygód konkurencji zwycięstwo odniosła załoga STANISŁAW MARLIŃSKI i HANNA KRAMARCZUK — 140 pkt. Tę samą ilość punktów otrzymała załoga WALDEMAR GROSS i BOGUSŁAW PANEK, zaś na trzecim miejscu ulokowała się załoga WIESŁAW IWAŃSKI i JERZY LIPOWSKI — 135 pkt.

Szybkie obliczenia komisji sędziowskiej. Tak, jednak utrzymali się na pozycji lidera: JAN BARAN i MAGDA JANKOWSKA — 708 pkt.! Różnicą tylko jednego punktu za nimi — GROSS i PANEK. Na trzecim miejscu: JAN KAMIŃSKI i ANDRZEJ BOBER — 686,58 pkt.

Cóż za zacięta walka! Wszyscy chodzą napięci do ostatnich granic, pełni skupienia przed JUTRZEJSZĄ, ostatnią konkurencją. Czy **Janek Baran** i **Magda Jankowska** zwyciężą?

Oto czekają już autokary. Jedziemy na kwatery do Szczyrku. Szeroko roztwartymi ramionami przyjmuje nas tam dyrektor Zakładów Szybowcowych Delta-Bielsko, **Władysław Nowakowski**, wraz z władzami miasta i powiatu.

Dowiadujemy się, że już w drugiej połowie br. odbędzie pierwsze loty zbudowany w Bielsku motoszybowiec. Zakłady do tej pory zbudowały aż 2 600 szybowców różnych typów. 1 136 — poszło na eksport. Aż 25 procent szybowców na świecie — produkuje się właśnie w tutejszych zakładach.

Imponujące liczby.

No, a teraz spać. Spać, nawet żeby świat się walił. Miałem zacząć coś pisać — gdzie tam. Nawet tytułu nie zdołałem wymalować, a już zmorzył mnie ciężki, pełen samolotów, wiertarek, maszyn analitycznych i śmigłowców sen.

30 maja. Jesteśmy w hali produkcyjnej bielskich zakładów. Obserwujemy, jak powstają śliczne „Piraty“, przyglądamy się smukłym „Cobrom“, budowanym w kooperacji z zakładami wrocławskimi.

I oto — otwieramy szeroko mocno już zmęczone oczy. Przed nami „Orion“ i „Jantar“! Od dawna marzyłem, żeby je ujrzeć. Pełni podziwu, nawet nie zadajemy zbyt wielu pytań sympatycznym inżynierom. Milczę, urzeczony niezwykłym pięknem tych najnowszych polskich szybowców. Istne cuda: techniki, elegancji kształtów, wyposażenia.

Z zachwytem oglądają te cudenka nasi koledzy rajdowi z NRD i CSRS.

Domyślałem się, że są piękne. Rzeczywistość jednak — przeszła wszystkie oczekiwania.

Odprawa. Otrzymujemy list dowódcy Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. **Henryka Michałowskiego.** Dowódca, podkreślając znaczenie rajdu wykraczające swym zasięgiem poza granice Polski, życzy nam sukcesów.

Nastrój — bojowy. Ostatnia próba.

O 14.00 startuje do Wrocławia pierwsza rajdowa maszyna. Daleka, 220 km licząca, łamana trasa. Mamy identyfikować obiekty w terenie (było ich 8) i szukać ukrytych przemyślnie znaków (wyłożyli ich aż 12). Próba dokładności lądowania. Regularność lotu, jasne.

Była to bardzo trudna, męcząca konkurencja. Fatalne chwilami warunki atmosferyczne, słaba widoczność, na trasie burze, szczególnie nad terenami Śląska.

Wszystko jednak poszło dobrze. Przez punkty zwrotne w Markowicach, Prószkowie, Smardzewicach Wielkich i Ligocie Małej przeleciały wszystkie 33 maszyny.

ZANIM powiem, co robiliśmy we Wrocławiu, podam wyniki konkurencji. Zwyciężyła załoga MAKSYMOWICZ — WALIGÓRSKI (139 pkt.), przed GÓRECKIM i POGORZELSKĄ (129 pkt.) oraz ZBIGNIEWEM STARYSZAKIEM (Aer. Rzeszowski) i STEFANEM TRUSZCZYŃSKIM („Sztandar Młodych“) — 117,5 pkt.

I oto mamy już zwycięzców X Rajdu w konkurencjach lotniczych: pil. **WALDEMAR GROSS** i red. **BOGUSŁAW PANEK.** Zebrali 819,5 pkt. Drugie miejsce: **JAN BARAN** i **MAGDALENA JANKOWSKA** — 818 pkt., trzecie: **STANISŁAW MAKSYMOWICZ** i **ANDRZEJ WALIGÓRSKI** — 810 pkt.

Brawo! W górę zwycięzców! Zapracowali sobie uczciwie na zwycięstwo.

Nam, pokonanym, nie jest smutno. To była piękna, rycerska walka.

We Wrocławiu zwiedzamy 31 maja Lotnicze Zakłady Naukowe i Kombinat „Delta-Hydral“, kierowany przez dyr. **Eugeniusza Olko.** Potężny, główny w kraju producent elementów hydrauliki siłowej, zakład wiodący. Jego produkcja jest silnie związana z potrzebami lotnictwa. I znów — miła niespodzianka: trójka „niezłomnych“ dostaje piękne medale, upamiętniające 25-lecie zakładu.

Po tym wszystkim — my, dziennikarze, piszemy prace konkursowe. Pełni jeszcze sympatycznych wrażeń, odniesionych z pożegnania sztafety przodowników pracy z Bielska-Białej (co za serdeczni, mili ludzie!), zbieramy się w sobie, aby jak najlepiej opisać dzieje tego niezwykłego, rzeczywiście bogatego swym programem rajdu. Trochę nam ciarki po plecach przechodzą na myśl, że jury konkursu dziennikarskiego pracuje już od dawna pełną parą nad oceną naszych pierwszych prac, złożonych jeszcze w Warszawie. Nic, co ma być — to będzie!

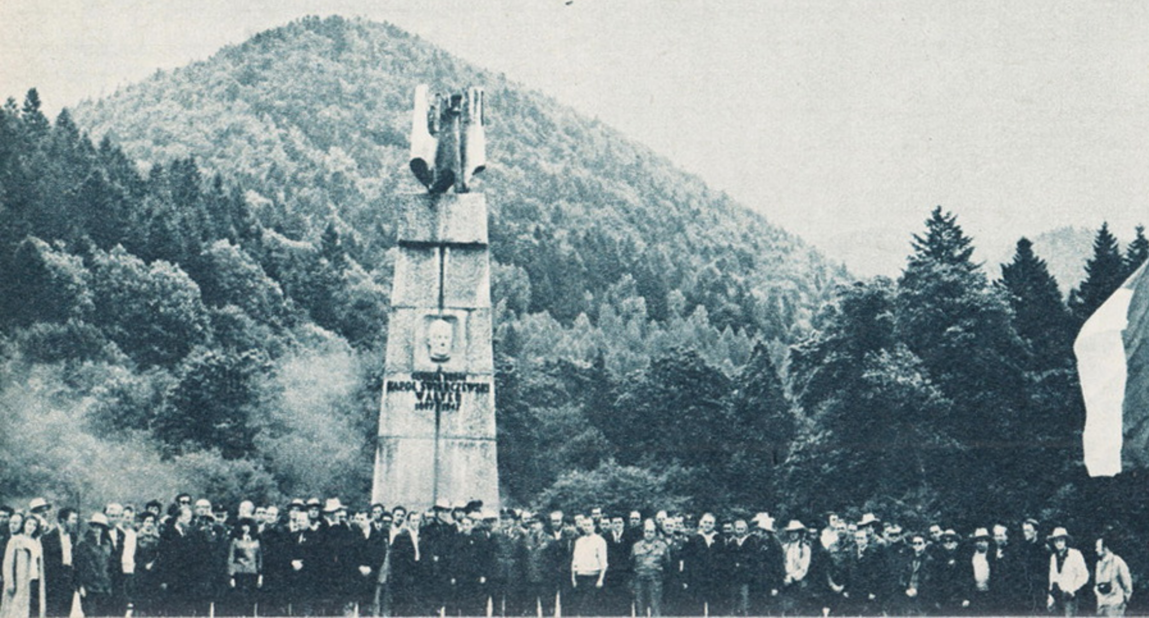




Z prawej: Właśnie śmigłowiec Mi-2, pilotowany przez Stanisława Gajewskiego, „wyławia z wody rozbitka“. Pokaz błyskawicznej akcji ratunkowej wzbudził wielkie uznanie wśród widzów.

Niżej: Rajdowcy w Jabłonkach koło Baligrodu, przed pomnikiem wystawionym na miejscu bohaterskiej śmierci generała Karola Świerczewskiego.

Zdjęcia: B. Koszewski



1 czerwca — zdaliśmy prace konkursowe w Biurze Prasowym. Trochę oddechu — do wieczora mamy czas wolny.

Wieczorem — uroczyste zakończenie rajdu w Klubie Dziennikarza. W napięciu czekamy na wyniki. Oto — już są.

Tytuł najlepszego dziennikarza otrzymuje **HANNA KRAMARCZUK** (TVP) — 838,4 pkt., tytuł najlepszego pilota **WALDEMAR GROSS** (Aeroklub Wrocławski) — 819,5 pkt. Tytuł najlepszej załogi: **STANISŁAW MARLIŃSKI** (Aeroklub Radomski) i **HANNA KRAMARCZUK** (TVP) — 1567,55 pkt.

Gratulacje, uściski, całusy. I już wspomnienia: przede wszystkim o ludziach. Chwała organizatorom rajdu, dali z siebie wszystko, aby impreza wypadła jak najokazalej, pokazali, tak jak przewodniczący Komitetu Organizacyjnego Rajdu płk mgr Tadeusz Kamiński i kierownik imprezy inż. Antoni Chojcan, że wytrwała, żmudna, często nie doceniana praca — zawsze przynosi piękny plon. Serdeczne dzięki, Wam, niestrudzonym!

Było ciężko na trasach, rajd umęczył nas solidnie. Był trudny ze wszech miar.

Najważniejsze: był cudownym, niepowtarzalnym przeżyciem. Dał nam poznać, jak silny mamy przemysł lotniczy, udowodnił — nie wiedzieć który już raz — jak wielki urok ma latanie.

JERZY ZARĘBSKI

PO X RSDiP

Z czysto lotniczego punktu widzenia X Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów był imprezą II ligi, eliminacją do Samolotowych Mistrzostw Polski. Można śmiało powiedzieć, że jak na tę rangę były to bardzo dobre zawody i co najmniej połowa pilotów zasłużyła na to, aby awansować do SamMP. Stawiane przez kierownika sportowego Zdzisława Dudzika coraz trudniejsze zadania w poszczególnych konkurencjach były przez zawodników — nawet w dość skomplikowanych warunkach atmosferycznych i terenowych — wykonywane prawie bezbłędnie. A przecież — co należy podkreślić — na X RSDiP piloci latali bez nawigatorów i praktycznie musieli liczyć wyłącznie na swoje siły, ba, musieli jeszcze przejawiać troskę o dodatkowego pasażera w osobie przodującego pracownika PZL. Oczywiście — zwłaszcza weterani naszej imprezy — niektórzy dziennikarze zupełnie przyzwoicie potrafią już „trzymać się drążka" i wypatrywać znaków, ale to jednak nie to samo co pomoc kwalifikowanego nawigatora. Dlatego X RSDiP ocenilibyśmy znacznie wyżej od innych eliminacji do SamMP.



Powitanie rajdowców na lotnisku w Bielsku-Białej.

Zdjęcia: B. Koszowski (2)

OCENY I PROPOZYCJE

Mistrz Polski Waldemar Gross potwierdził na rajdzie swoją najwyższą klasę — zdobył 82% punktów z przewidzianego regulaminem maksimum. To bardzo dobry wynik. Tylko minimalnie uległ Grossowi przedstawiciel młodego pokolenia pilotów samolotowych — Jan Baran z Rzeszowa. Właśnie postawa tego zawodnika jak i innych członków byłej kadry juniorów — na przykład Wiesława Iwańskiego i Lesława Stafieja — jest powodem do szczególnego zadowolenia. A równocześnie skłania nas do postawienia postulatu pod adresem Komisji Samolotowej APRL i Działu Szkolenia ZG APRL o ponowne (bowiem zaniechane ostatnio z zupełnie niezrozumiałych względów) **powołanie kadry juniorów samolotowych o specjalności rajdowo-nawigacyjnej i zapewnienie jej** — podobnie jak przed dwoma laty — **obozu szkoleniowego, zawodów** itd.

X RSDiP udowodnił bez wątpliwości, że praca (trenerem był Zdzisław Dudzik) włożona w młodych pilotów przynosi piękne owoce. O tym, jaki poziom latania zawodniczego reprezentują nasi młodzi piloci samolotowi, może świadczyć fakt, iż Jan Baran stracił na 1 200 kilometrowej trasie tylko 2 punkty za niezachowanie regularności przelotu. A regularność ta była mierzona na metach etapów z dokładnością 10 s oraz na wielu tajnych PKC z tolerancją ∓30 s, trasa prowadziła po wymyślnych krzywkach, nad górami, rozległymi obszarami lasów, zadymionym Śląskiem, po drodze zaś występowały czasem deszcze i burze... I mimo to — tylko dwa razy na całej trasie — sędziowie zanotowali Janowi Baranowi odchyłki ponad tolerancję w granicach 5 s!

Dlatego opowiadamy się za kontynuowaniem centralnego szkolenia kadry juniorów samolotowych w specjalności rajdowo-nawigacyjnej. Tym bardziej że chcemy wszak wyjść z naszą „Wilgą" na zagraniczne rajdy. A że nie będziemy na nich bez szans, że i w tej dziedzinie sportu lotniczego możemy liczyć się na arenie międzynarodowej, mówią również wyniki X RSDiP. Na rajdzie tym wszak dobrzy piloci z bratnich krajów nie zdołali nawiązać równorzędnej walki z naszą czołówką.

„Wilgi" zdały swój egzamin rajdowy bez zastrzeżeń. Samolot ten chwalili nie tylko piloci, ale także i dziennikarze, którzy w dawniejszych latach z autopsji poznali „Junaki" i „Jaki-18".

Odmłodzenie kadry pilotów rajdowych korzystnie wpłynęło na atmosferę sportową — była ona lepsza niż na wielu poprzednich imprezach tego typu. A że jeszcze czasem niektórym pilotom wydaje się, iż lądowali lepiej, niżli to było w rzeczywistości... Cóż, zwykła ludzka słabość. Nie było natomiast żadnych protestów, nie był (!) dyskutowany żaden zapis czasu przez sędziów na trasie. Duża w tym zasługa nawigatora rajdu Jana Lemieszonka, który zaopatrzył sędziów w należyty sprzęt pomiarowy i bezbłędnie obliczał czasy przelotów.

Wydaje nam się — po tylu pozytywnych ocenach — że program rajdu można by rozszerzyć o nowe próby w konkurencjach lotniczych. Znaki — zdjęcia — regularność — lądowanie stereotypowo powtarzają się na każdych zawodach samolotowych. Zwracamy się więc do autorów regulaminu XI RSDiP, aby w oparciu o zagraniczne doświadczenia naszych rajdowych pilotów i własne koncepcje rozszerzyli zakres prób.

Z przyjemnością obserwowaliśmy na X RSDiP pracę kierownika sportowego Zdzisława Dudzika. Sądzimy, że okazje takie należałoby wykorzystywać do nauki innych potencjalnych komandorów zawodów samolotowych. Wniosek jest prosty. Niech Komisja Samolotowa na imprezy tego typu deleguje „asystenta", który — towarzysząc kierownikowi sportowemu przez cały czas i obserwując cały tok przygotowania i przeprowadzenia konkurencji — nabędzie odpowiednich kwalifikacji. A przecież dobrze wiemy, jak często na różnych zawodach brakuje nam wysoko kwalifikowanych komandorów, sędziów i stale musimy wracać do tych samych osób.

Przejdźmy do drugiego elementu rajdowej walki — konkurencji dziennikarskich. W gronie naszych zawodowych kolegów były one i są przedmiotem nieprzerwanych dyskusji. Trudno zresztą się dziwić, skoro dochodzi tu do zderzenia własnych ocen w niezwykle czułej sprawie (ambicje zawodowe!) z gustami jurorów, a dodatkowe komplikacje powoduje przyjmowanie jako porównywalnych — z założenia — odmiennych środków wyrazu twórczości dziennikarskiej: audycja radiowa — film — artykuł w maszynopisie.

Jesteśmy bogatsi o nowe doświadczenia po X RSDiP, ale czy możemy jednoznacznie stwierdzić, jak powinny wyglądać konkurencje (i oceny) dziennikarskie? Niestety, nie. Sądzimy, że sprawą tą powinno zająć się grono osób ustalających regulamin XI RSDiP, przy czym sugerowalibyśmy, aby były to osoby osobiście w wyniki rajdów nie zaangażowane, w celu uniknięcia nadmiernej ekscytacji, o co — jak doświadczenie uczy — łatwo przy tak silnych emocjach.

Ze swojej strony chcielibyśmy zasugerować, aby konkurs dziennikarski przede wszystkim uwzględniał prace o p u b l i k o w a n e, na takich bowiem najbardziej zależy organizatorom. Pod rozwagę autorów regulaminu zgłaszamy np. możliwość organizowania quizów ze znajomości tematyki rajdu (regionu itp), wydania miejscowej gazety siłami rajdowców (np. — Rzeszów w oczach dziennikarzy z Polski w „Nowinach Rzeszowskich") na poszczególnych etapach. Pomysłów zresztą jest wiele. Wynikają one w dużej mierze stąd — naszym zdaniem — iż obecny system (ach, ta bezwładność!) właściwie nikogo nie zadowala.

X RSDiP był zorganizowany na wysokim poziomie, w czym zasługa wszystkich współorganizatorów, na czele z przemysłem lotniczym i Aeroklubem PRL. W bogatym, atrakcyjnym programie brakło tylko nieco wolnego czasu dziennikarzom na opracowanie i przekazanie relacji. Szczęściem znakomicie spisujące się biuro prasowe X RSDiP przychodziło w sukurs i umożliwiało przekazywanie informacji do zainteresowanych redakcji i agencji. W przyszłości konieczne jest jednak wcześniejsze zaplanowanie „łączności z redakcją".

JERZY POMIANOWSKI

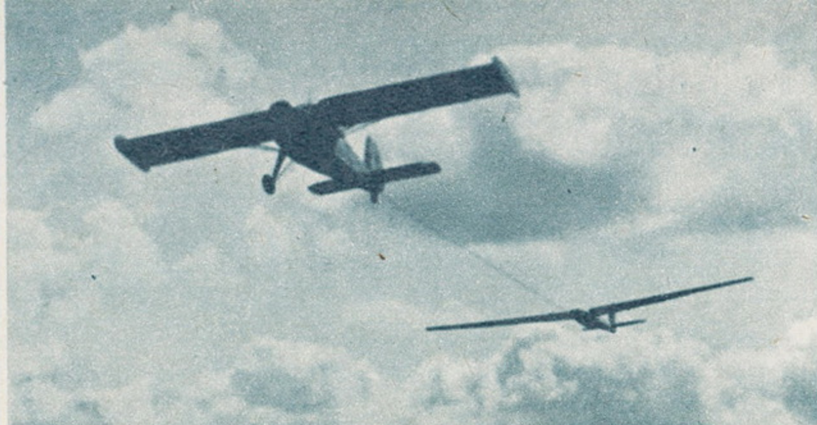
PS. Kierownikowi sportowemu Zdzisławowi Dudzikowi, nawigatorowi Janowi Lemieszonkowi oraz sędziom X RSDiP: Anieli Kisielewskiej, Ryszardowi Gordeckiemu, Stanisławowi Knapikowi, Józefowi Możdżeniowi, Stanisławowi Pacykowi i Zbigniewowi Januszkiewiczowi pragnę najserdeczniej podziękować za miłą współpracę na trasie X RSDiP. J. P.

Najmłodszy pilot rajdu — Wiesław Iwański z Nowego Sącza, odbiera nagrodę za zwycięstwo etapowe z Dęblina do Świdnika. Puchar wręcza dyrektor naczelny WSK Świdnik mgr inż. Władysław Janik.



DOBRY POZIOM

WYRÓWNANA WALKA



VII KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE

W VII Krajowych Zawodach Szybowcowych im. Sz. Grzeszczyka, które rozegrano w Lesznie Wlkp. w dniach 19.V.—1.VI.br., startowało na „Fokach" i „Piratach" 36 pilotów, w tym dwóch reprezentantów NRF. Polscy zawodnicy to głównie zwycięzcy ubiegłorocznych zawodów III ligi oraz czołówka memoriału, szybownicy w większości o niemałym już doświadczeniu, którzy występowali niegdyś w mistrzostwach Polski.

Kierownik sportowy Józef Dankowski na I konkurencję wyznaczył przelot odległościowy między Lesznem i Ostrowem Wlkp. Początkowo warunki są trudne. Na pierwszym odcinku trasy — silny czołowy wiatr. Podstawy chmur tylko na wysokości 1 200 m. Potem pogoda poprawia się i nad Lesznem meldują się zawodnicy po pierwszym oblocie trasy. Kryzys przeżywa tu Krzysztof Włodarkiewicz, który około 40 min. lata na wysokości 200 m, nim uda mu się odzyskać wysokość umożliwiającą kontynuowanie przelotu. Termika trwa długo. Ostatni zawodnicy lądują po godzinie osiemnastej. 12 pilotów przeleciało ponad 300 km. Najlepsi: 1. W. Grabek — „Pirat" — 333 km i 1 050 pkt., 2. J. Centka — „Pirat" — 329 km i 1 033 pkt., 3. J. Pawłowski — „Pirat" — 328 km i 1 029 pkt.

II konkurencja to rzadko u nas spotykany szybowcowy sprint — prędkościowy przelot po trasie trójkąta 112 km Leszno — Jamielno — Skoraszewice — Leszno. Warunki termiczne bardzo kiepskie. Widzialność w granicach kilku kilometrów powodowała trudności nawigacyjne. Dookoła niepogoda. Chmury szybko rozlewają się. Piloci warszawscy nastawiają się na współpracę i lot grupowy. Na trasie jednak wznoszenia dopisują i prędkości przelotowe są przyzwoite. Do mety doleciało 30 zawodników. Czołówka: H. Sienkiewicz — „Foka-5" — 75,5 km/h i 1 000 pkt., 2. J. Brański — „Pirat" — 67,2 km/h i 982 pkt., 3. J. Centka — „Pirat" — 65,9 km/h i 970 pkt.

Prędkościowy przelot po trasie docelowo-powrotnej długości 184 km Leszno — Ostrów Wlkp. — Leszno był zadaniem III konkurencji zawodów. Wbrew niezbyt zachęcającym prognozom warunki termiczne okazały się dobre i była to typowa konkurencja prędkościowa. Pierwszy na taśmie startu i na mecie zameldował się Krzysztof Włodarkiewicz, który większą część trasy pokonał w towarzystwie Piotra Szczepańskiego i Andrzeja Bańskiego, ale nie on uzyskał najlepszy wynik dnia. Zwycięzcy konkurencji: 1. W. Grabek — „Pirat" — 71,2 km/h i 1 050 pkt., 2. A. Schabowski — „Pirat" — 68,1 km/h, 3. P. Szczepański — „Foka-5" — 70,8 km/h i 992 pkt. Metę osiągnęło 33 zawodników.

Wszystkie typy pogody panowały na trasie IV konkurencji, na którą zaplanowano prędkościowy przelot po trasie trójkąta 308 km Leszno — Ostrów Wlkp. — Świątniki — Leszno. Na zachodniej granicy Polski stał tego dnia front chłodny. Aby przyspieszyć odlot na trasę, taśmę startu otwarto bezpośrednio po tym, jak pierwsi zawodnicy znaleźli się w powietrzu. Mimo bardzo zmiennych warunków termicznych — od bezchmurnej do rozmytych burz z opadami — zawodnicy dobrze radzili sobie w powietrzu. Tego dnia poszczególne grupy współpracowały wyjątkowo zgodnie. Sukces odniosła ta grupa pilotów, która w połowie ostatniego boku zdecydowała się na długi dolot „poniżej zasięgu", wykonany na krawędzi nadciągającej burzy, dzięki której opadanie było znacznie zmniejszone. Dopiero w rejonie Osiecznej czołówka dostała się w strefę opadów, ale nie przeszkodziły one w pomyślnej realizacji dolotów na „styk". Niestety, do mety doleciało tylko 5 pilotów i — zgodnie z regulaminem — konkurencję punktowano jako przelot po wyznaczonej trasie. Jednym z szybowników, który osiągnął metę, był reprezentant NRF, Horst Laucht. Wyczyn ten przyniósł młodemu pilotowi diament. Wielu zawodników lądowało tuż przed lotniskiem, głównie dlatego zresztą, iż zbyt późno zdecydowali się oni na dolot... wierząc danym z krążka. Najlepsi: J. Centka — „Pirat" — 308 km i 861 pkt., 2. W. Grabek — „Pirat" — 305 km i 853 pkt., 3. K. Włodarkiewicz — „Foka-C" — 308 km i 836 pkt.

Po kilkudniowej przerwie, spowodowanej brakiem warunków termicznych, finisz VII KZS odbył się na trasie tzw. amerykańskiej konkurencji. V zadaniem był więc przelot odległościowy między punktami: Leszno, Lubin, Zielona Góra, Ostrów, Świątniki. Pogodę charakteryzowały liczne kryzysy, które występowały w różnych rejonach. Kryzysy te były przyczyną znacznego zróżnicowania wyników poszczególnych zawodników. Jeszcze przed startem długo trwały debaty — dokąd lecieć? Małe różnice w klasyfikacji ogólnej i swoboda w wyborze trasy nie dawały spokoju liderom. W praktyce okazało się, że najlepszego wyboru dokonali ci szybownicy, którzy po starcie zdecydowali się lecieć pod wiatr, pod układającymi się szlakami cumulusów w stronę Zielonej Góry. Wprawdzie przelot do Zielonej Góry trwał ponad dwie godziny, ale potem następował dość długi i łatwy przelot z wiatrem w stronę Świątnik. Ci zawodnicy natomiast, którzy od razu skierowali się na Świątniki, natrafili tam na kryzys i stracili szansę na dobry wynik. Zwycięzcy: 1. A. Rataj — „Pirat" — 324 km i 1 050 pkt., 2. W. Chmielewicz — „Foka-C" — 289 km i 868 pkt., 3. A. Bański — „Foka-5" — 289 km i 848 pkt.

Ostatnia konkurencja wprowadziła istotne zmiany w ogólnej klasyfikacji, na czele której znaleźli się: Krzysztof Włodarkiewicz (Warszawa) — 4 317 pkt., Andrzej Bański (Warszawa) — 4 271 pkt i Janusz Centka (Poznań) — 4 169 pkt.

★

VII KZS potwierdziły, że nasz szybowcowy tzw. drugi rzut dysponuje sporymi umiejętnościami. Przejawiały się one głównie w różnorodnych warunkach termicznych, kiedy to zawodnicy od szybkiego przelotu musieli przechodzić nagle do wytrwałego „wiszenia" w jednym miejscu, aby przetrzymać kryzys. Opanowanie tej sztuki — o czym wyraźnie mówią wyniki poszczególnych konkurencji — wystawia dobre świadectwo uczestnikom tegorocznych KZS.

Z zadowoleniem też odnotowujemy wyrównanie się poziomu pilotów startujących w II lidze szybowcowej (20 zawodników w granicach tysiąca punktów). Dowodzi to prawidłowego kwalifikowania uczestników KZS.

Wyniki poszczególnych konkurencji, jak i całych VII KZS wydają się potwierdzać postulaty o korektę tabeli współczynników dla poszczególnych typów szybowców na niekorzyść „Pirata", który obecnie jest nazbyt faworyzowany. „Praktycznie bowiem „Pirat" bardzo mało ustępuje „Fokom".

W świetle ubiegłorocznych i ostatnich KZS należałoby się zastanowić nad zmianami regulaminu zawodów, tam gdzie warunkuje on uznanie konkurencji za prędkościową obecnością 25% zawodników na mecie oraz tam, gdzie mowa jest o tym, iż do zaliczenia imprezy konieczne jest rozegranie czterech konkurencji zgodnie z planem (?!). Postanowienia te łatwo mogą doprowadzić do unieważnienia ciekawych, o bogatym przebiegu, zawodów.

Na VII KZS nie zobaczyliśmy niestety interesujących „nowych twarzy". Jedyny pozytywny wyjątek to 22-letni student z Poznania, Janusz Centka. Wyszkolony w 1966 r., ma już wylatane 550 godzin i 10 000 km przelotów. Takie tempo szkolenia dobrze świadczy o jego macierzystym klubie. Z zainteresowaniem będziemy obserwować dalsze poczynania tego niewątpliwie zdolnego zawodnika.

(pom)

Zdjęcie: B. Koszewski

PRZEDSTAWIAMY ZWYCIĘZCĘ VII KZS

Krzysztofa Włodarkiewicza

TRIUMFATOR tegorocznych VII Krajowych Zawodów Szybowcowych (II ligi) im. Sz. Grzeszczyka pilot Aeroklubu Warszawskiego KRZYSZTOF WŁODARKIEWICZ ma 27 lat, pracuje jako nauczyciel elektrotechniki w technikum.

Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1961 r. w Aeroklubie Warszawskim systemem dochodzącym. W grupie prowadzonej przez instr. Zygmunta Redasa szkolili go instr. instr. Błażewicz i Jancelewicz.

Już w następnym roku zdobył srebrną odznakę szybowcową i pierwsze wyczyny. Trenował w AW pod kierunkiem instr. Michała Siekierzyńskiego. Uzyskuje kolejne uprawnienia, w 1966 r. uzupełnia złotą odznakę, a w 1968 r. — diamentową. Równocześnie też w macierzystym aeroklubie odbywa szkolenie samolotowe.

Pierwsze doświadczenie zawodnicze zdobywa w Warszawskich Zawodach Szybowcowych, w których dwukrotnie zdobywa drugie miejsce, a raz trzecie. Startuje również z powodzeniem w Warszawskich Zawodach Samolotowych. Po udanym starcie w II lidze szybowcowej w 1969 r. w następnym roku debiutuje w szybowcowych mistrzostwach Polski.

W 1971 r. po raz pierwszy brał również udział w Samolotowych Mistrzostwach Polski, na które zakwalifikował się dzięki dobremu wynikowi uzyskanemu w Zlocie do Morza.

Przed rokiem w VI KZS zajął dziesiąte miejsce — niestety, nie kwalifikujące go do startu na mistrzostwach. Nastawił się więc na zawody całoroczne. Znalazł się w ich czołówce, co zapewniło mu udział w VII KZS. W zawodach tych odniósł najcenniejszy sukces w swojej dotychczasowej karierze sportowej.

Krzysztof Włodarkiewicz posiada uprawnienia instruktora szybowcowego. Wylatał dotychczas 1 500 godzin na szybowcach i 250 na samolotach. Suma kilometrów pokonanych na przelotach szybowcowych wynosi 23 000.

Zwycięzca VII KZS Krzysztof Włodarkiewicz (z prawej) w rozmowie ze zdobywcą piątego miejsca Włodzimierzem Chmielewiczem (Aeroklub Warszawski).

Zdjęcie: B. Koszewski





Samolot Il-62 „Interflugu" w porcie Berlin — Schönefeld. Obok z lewej: Dyrektor naczelny „Interflugu", Kurt Diedrich.
Zdjęcia: Peter Noppens



Rozmowa z dyrektorem naczelnym Kurtem Diedrichem

Dziś i jutro INTERFLUGU

HENRYK KUCHARSKI ● KORESPONDENCJA WŁASNA Z NRD

Na spotkanie z naczelnym dyrektorem „Interflugu", Kurtem Diedrichem, jadę do centralnego portu lotniczego NRD, Berlin Schönefeld, gdzie mieści się także dyrekcja tego przedsiębiorstwa. Na miejscu Kurt Diedrich przyjaznym gestem zaprasza do swego gabinetu. Chwila kurtuazyjnej wymiany zdań i niepostrzeżenie przechodzimy do bezpośredniej rozmowy o działalności, osiągnięciach i przyszłości „Interflugu".

— Nasze przedsiębiorstwo lotnicze zaczęło organizować się w 1955 r., ale początki regularnej działalności przewozowej przypadają na 1956 r. — mówi Kurt Diedrich. Zainaugurowało ją 4 lutego 1956 r. połączenie Berlina z Warszawą. Dysponując samolotami Il-14, w 1956 r. przewieźliśmy 12 553 pasażerów oraz osiągnęliśmy wskaźnik 11 298 400 pasażero-kilometrów i 1344 200 tonokilometrów. Osiągnięcia roku 1971 w tych samych wskaźnikach przedstawiają się natomiast następująco: 923 367 pasażerów, 1 073 061 700 (ponad miliard) pasażero-kilometrów i 107 972 600 tonokilometrów.

— Zważywszy nie tak przecież wielki okres działalności, postęp to rzeczywiście olbrzymi. Czy zechciałby Pan zapoznać Czytelników „Skrzydlatej" bliżej z aktualną pracą i osiągnięciami „Interflugu" — zwracamy się do Kurta Diedricha.

— „Interflug" usadowił się mocno w światowym ruchu lotniczym. Zawarliśmy ponad 60 umów handlowych ze wszystkimi najbardziej znanymi towarzystwami na całym świecie. Nasze przedstawicielstwa znajdują się w kilkudziesięciu miastach trzech kontynentów, w tym w 17 stolicach. Linie nasze mają blisko 60 000 km długości a nasze samoloty latają regularnie do 38 portów Europy, Afryki oraz Bliskiego i Środkowego Wschodu, m.in. do Kopenhagi, Moskwy, Bagdadu, Chartumu i Konakry. W kraju połączenia lotnicze mają poza Berlinem także Drezno, Erfurt, Lipsk i Barth.

W 1971 r. samoloty „Interflugu" wykonały 20 000 lotów rejsowych i kilka tysięcy lotów czarterowych z pasażerami, frachtem i pocztą. W ramach tych ostatnich przewieźliśmy m.in. 200 000 turystów z NRD i innych krajów Europy na urlopy do Bułgarii, CSRS, Rumunii, ZSRR, Węgier i w kraju.

Przewoziliśmy także reprezentantów NRD na Olimpiadę Zimową w Sapporo. W okresie Targów Lipskich „Interflug", wspólnie z 19 innymi towarzystwami, tworzy bezpośrednie połączenia targowe Lipska z 14 stolicami i wielkimi miastami. W czasie tegorocznych wiosennych Targów Lipskich wykonano 500 lotów rejsowych z pasażerami, frachtem i pocztą.

Z samolotów czarterowych „Interflugu" korzystają m.in. liczne ekipy artystyczne. Nasze samoloty służą akcjom ratowniczym w czasie klęsk żywiołowych oraz niosą pomoc krajom rozwijającym się. M. in. wykonujemy loty zlecone do DRW, Indii i Bengalii.

Specjalną uwagę zwracamy na rozwój przewozów frachtowych. Różnego rodzaju towary przewożone są z Berlina Schönefeld, na pokładach samolotów rejsowych i wynajętych, do wszystkich krajów świata. Wspólnie z bułgarskim „Bałkanem" uruchomimy wkrótce specjalną linię towarową na trasie Berlin — Sofia, obsługiwaną samolotami An-12.

— „Interflug" poza komunikacją lotniczą świadczy na rzecz gospodarki narodowej również inne usługi. Jakiego rodzaju są te usługi i jaki jest ich zakres?

— Do zadań „Interflugu" należą także loty gospodarcze, sanitarne i inne. I w tej dziedzinie możemy pochwalić się znacznymi osiągnięciami. Dla przykładu, w 1971 r. obsłużyliśmy 1,86 mln hektarów pól i lasów (walka ze szkodnikami, nawożenie, itp.), czyli prawie ćwierć powierzchni użytkowej NRD.

Notujemy intensywny rozwój lotów na zadania specjalne: sanitarne i ratunkowe, pomiarowe, reklamowe, dla celów geologii, geodezji, kartografii i meteorologii, dla telewizji i obsługi imprez sportowych, na patrolowanie dróg, itp., wreszcie dla potrzeb przemysłu i budownictwa.

— Jakim sprzętem lotniczym dysponuje obecnie „Interflug"?

— Aktualnie spośród samolotów pasażerskich posiadamy 3 Iły-62, 4 Tu-134, 15 Iłów-18 i 6 An-24. Lotnictwo usługowe korzysta ze śmigłowców Mi-8 i Ka-26 oraz samolotów Z-37 „Čmelak" i An-2.

— Jak rozwija się współpraca „Interflugu" z innymi towarzystwami lotniczymi, w tym z PLL LOT?

— Począwszy od 1955 r. współpracujemy ściśle z wszystkimi towarzystwami lotniczymi krajów socjalistycznych. W rozwoju socjalistycznego lotnictwa cywilnego w NRD pomógł nam szczególnie Związek Radziecki, dostarczając sprzętu i instruktorów, szkoląc pilotów i specjalistów lotniczych, służąc poradą techniczną i handlową. Nowy etap współpracy, szczególnie handlowej i finansowej, rozpoczął się z chwilą wejścia w życie umowy berlińskiej z października 1965 r. między „Aeroflotem" (ZSRR), „Bałkanem" (Bułgaria), ČSA (Czechosłowacja), „Interflugiem" (NRD), LOT-em (Polska), „Malevem" (Węgry), MIAT (Mongolia) i „Tarom" (Rumunia).

W kompleksowym programie ubiegłorocznej 25 sesji RWPG na temat dalszego pogłębiania współpracy i rozwoju socjalistycznej integracji ekonomicznej sprecyzowano również perspektywiczne zadania w dziedzinie ruchu lotniczego krajów członkowskich. Mogę zapewnić, że „Interflug", przy współudziale swych socjalistycznych partnerów, będzie wnosił swój aktywny wkład w rozwój współpracy i ruchu lotniczego.

Jeśli chodzi o współpracę z PLL LOT, to jest ona od lat bardzo serdeczna i pełna wzajemnego zrozumienia. Dowodem jej są chociażby nowe, uruchomione w bieżącym sezonie letnim, bezpośrednie połączenia Berlina z Krakowem i Gdańskiem.

— Mówił Pan tu o rozwoju współpracy i rozwoju ruchu lotniczego. Czy można by poprosić o bliższe sprecyzowanie perspektyw rozwojowych „Interflugu"?

— Dalszy rozwój „Interflugu" określony jest w wytycznych planu pięcioletniego na lata 1971-1975. Głównym zadaniem naszego przedsiębiorstwa jest stałe zaspokajanie potrzeb społeczeństwa w zakresie transportu i usług lotniczych. Wraz ze wzrostem zapotrzebowania będziemy zwiększać ilość lotów na liniach istniejących i tworzyć nowe połączenia. W bieżącym sezonie letnim zwiększamy ilość połączeń, głównie do ZSRR, Bułgarii, Węgier i CSRS. Z myślą o rozwoju połączeń, począwszy od 1973 r. zakupimy w ZSRR dalsze samoloty, w tym 5 Iłów-62 i 3 Tu-134A. Rozważany jest projekt zastąpienia na liniach średniego zasięgu eksploatowanych obecnie Iłów-18 nowymi samolotami.

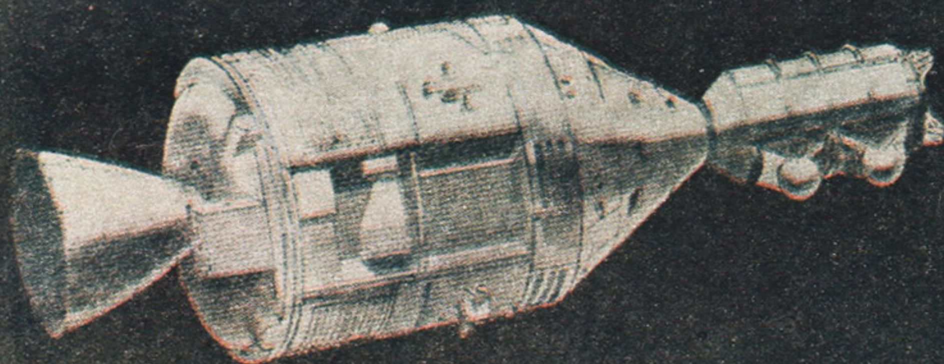
Z uwagą obserwujemy rozwój naddźwiękowego Tu-144 i aerobusu Il-86, aby w określonej chwili podjąć odpowiednią decyzję. Wobec tego, że nasz centralny port lotniczy Berlin Schönefeld odgrywa coraz większą rolę w międzynarodowym ruchu lotniczym, myślimy o takiej rozbudowie tego portu, aby sprostał on wzrastającym z każdym rokiem zadaniom.

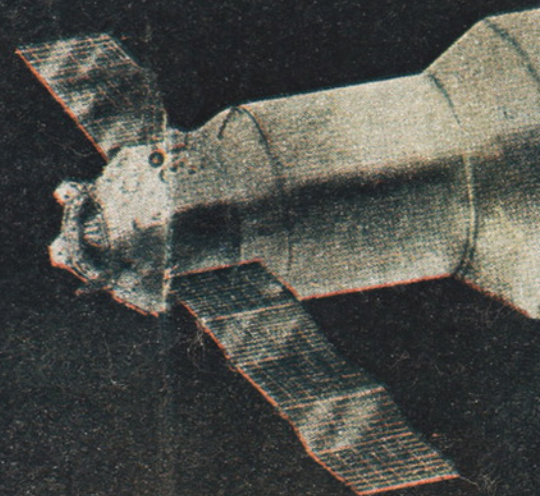
— Panie Dyrektorze, czy na zakończenie naszej rozmowy zechciałby się Pan przedstawić bliżej czytelnikom „Skrzydlatej Polski"?

— W „Interflugu" pracuję od jego powstania, tj. od 1956. Ukończyłem studia ekonomiczno-handlowe. Studiowałem też w szkole partyjnej. Dyrektorem jestem od 1970 r.

Żegnam się z dyrektorem „Interflugu", Kurtem Diedrichem i serdecznie dziękuję za rozmowę.

RADZIECKO AMERYKAŃSKA WYPRAWA ZAŁOGOWA W KOSMOS





WIELU komentatorów przedsięwzięć astronautycznych i naukowców od dawna już sugerowało, że prowadzenie przez największych potentatów w dziedzinie lotów kosmicznych zupełnie oddzielnych, nieskoordynowanych programów dalekie jest od zdrowego rozsądku. Prowadzi do zbędnego powtarzania eksperymentów, pozostawia jednocześnie liczne nieprzebadane zagadnienia. Sugestie te nie pozostały bez echa.

Na początku były spotkania i wymiana informacji na Międzynarodowych Kongresach Astronautycznych, potem nastąpiła współpraca w dziedzinie meteorologii satelitarnej oraz biologii i medycyny kosmicznej. W październiku 1970 roku, po serii rozmów, Akademia Nauk ZSRR i NASA podpisały protokół w sprawie opracowania wspólnych urządzeń spotkaniowych i łączących dla załogowych statków i stacji kosmicznych. Wymieniono w nim problemy wymagające opracowania, ustalono terminy kolejnych spotkań roboczych oraz przewidziano powołanie trzech mieszanych radziecko-amerykańskich zespołów, które rozpatrzyłyby szczegółowo problematykę związaną z łączeniem obiektów kosmicznych obu państw.

24 kwietnia br., podczas trwania lotu statku „APOLLO-16", ogłoszono komunikat, że USA i ZSRR zawarły porozumienie w sprawie skonstruowania wspólnie makiety systemu cumowania, który pozwoli na spotkanie i połączenie w przestrzeni dwóch statków kosmicznych z załogą — radzieckiego i amerykańskiego. Dokładnie w miesiąc później, podczas pobytu delegacji amerykańskiej w Moskwie, prezydent R. Nixon i premier A. Kosygin podpisali międzynarodowe porozumienie o współpracy ZSRR i USA w dziedzinie badań i wykorzystania przestrzeni kosmicznej w celach pokojowych. W jego ramach przewiduje się, między innymi, eksperymenty zbliżenia i połączenia w Kosmosie radzieckich i amerykańskich statków kosmicznych między sobą oraz ze stacjami orbitalnymi. Podano, że w urządzenia do cumowania będą wyposażone radzieckie statki „SOJUZ" i amerykańskie „APOLLO" i że wspólny eksperyment połączenia tych statków przewidziano na rok 1975.

Aktualnie wykorzystywane amerykańskie i radzieckie statki załogowe różnią się między sobą radiowymi i optycznymi systemami poszukiwania, systemami łączności głosowej i kodowej, urządzeniami sprzęgającymi, tunelami przejściowymi, złączami elektrycznymi, pneumatycznymi i hydraulicznymi, składem i ciśnieniem atmosfery w kabinach. O różne zasady oparte jest działanie wielu urządzeń, odmienne są ich konstrukcje, wymiary i kształty, że pomnę tu już trudności wynikające z różnic językowych. Z jednej jednak strony, ze względu na prace nad nową generacją pojazdów załogowych wielokrotnego użytku, tak zwanych wahadłowców, byłoby pożądane jak najszybsze ujednolicenie wszystkich elementów niezbędnych dla zbliżenia i łączenia statków załogowych USA i ZSRR, z drugiej zaś wyliczone wyżej różnice uniemożliwiają prowadzenie wspólnych doświadczeń w chwili obecnej. W tej sytuacji postanowiono, że do czasu skonstruowania jednego, wspólnego dla statków obu państw systemu poszukiwania i łączenia pojazdów kosmicznych używać się będzie specjalnego bloku pośredniego, posiadającego dwa urządzenia cumownicze — typu „APOLLO" i „SOJUZ" — jednocześnie. Zarówno projekt takiego bloku pośredniego, jak i proponowany plan wspólnego radziecko-amerykańskiego lotu załogowego, został opublikowany przez NASA jeszcze przed wizytą prezydenta USA w Moskwie i podpisaniem przezeń układu o współpracy w dziedzinie badania i wykorzystania przestrzeni kosmicznej.

Moduł do dokowania (Docking Module, będziemy go dalej nazywać DM) posłuży do połączenia ze sobą w sposób pośredni statków „SOJUZ" i „APOLLO" oraz jako śluza do przechodzenia z jednego statku do drugiego. Statki radzieckie będą wypełnione, jak to się dzieje dotychczas, powietrzem pod normalnym ciśnieniem, zaś amerykańskie — tlenem pod ciśnieniem trzykrotnie niższym niż atmosferyczne przy powierzchni Ziemi. DM ma mieć kształt walca o długości 3 metrów i średnicy 1,5 metra. Jego masę szacuje się na niecałe dwie tony. Złożą się na nią mechanizmy łączące dwóch typów, zmodyfikowany system klimatyzacyjny stosowany w statkach „APOLLO", urządzenia łączności wraz z zespołem anten oraz wyposażenie pomocnicze, jak np. gaśnica i pojemnik na skafandry. Główne zawory tlenu, powietrza, odpowiadające im manometry i awaryjny zawór włączający dopływ tlenu umieszczono na tablicy rozdzielczej. Kuliste zbiorniki ciśnieniowe na tlen i powietrze znajdują się na zewnątrz DM.

Strona amerykańska proponuje, że weźmie na siebie zbudowanie DM, przy założeniu, że Związek Radziecki dostarczy urządzenie do cumowania typu „SOJUZ-SALUT". Przewiduje się wykonanie trzech egzemplarzy DM — jednego do prób naziemnych i dwóch przeznaczonych do lotu. Koszt każdego z nich szacuje się na 50 milionów dolarów. Prace związane z budową DM miałyby potrwać około dwóch lat i zostaną prawdopodobnie rozpoczęte już wkrótce. Pierwsze 40 milionów dolarów, potrzebne w tym celu, zamierzają Amerykanie wziąć z rezerw projektu „SKYLAB" w budżecie na rok rozliczeniowy 1973.

A oto program wspólnego radziecko-amerykańskiego lotu załogowego, przewidujący wykorzystanie stacji orbitalnej „SALUT" oraz statków kosmicznych „APOLLO" i „SOJUZ".

Dziesiątego czerwca 1975 roku rakieta nośna „PROTON“ wyniesie na orbitę wokółziemską stację kosmiczną „SALUT“. W dzień później wystartuje statek kosmiczny „SOJUZ“, zbliży się i połączy ze stacją orbitalną. Po następnych trzech dniach potrzebnych do zagospodarowania stacji z Przylądka Kennedy'ego wystartuje rakieta nośna „SATURN-1B“ ze statkiem kosmicznym „APOLLO“ i DM umieszczonym w pojemniku o kształcie ściętego stożka, w którym normalnie znajduje się człon księżycowy. Po osiągnięciu orbity przebiegającej na wysokości 150—185 km nastąpi oddzielenie pojazdu „APOLLO“ od rakiety nośnej, obrócenie go i połączenie z DM. Złączone ze sobą statek „APOLLO“ i DM oddalą się na bezpieczną odległość od rakiety nośnej, załoga sprawdzi działanie urządzeń i uda się na spoczynak. Nazajutrz nastąpi seria manewrów i statek „APOLLO“ przejdzie na orbitę na wysokości 300 km, po której poruszać się będzie zespół „SALUT“ — „SOJUZ“. W 23 godziny i 47 minut od startu „SATURNA-1B“ z Przylądka Kennedy'ego — nastąpi połączenie pojazdów radzieckiego i amerykańskiego.

W omawianym planie przewiduje się, że w kabinie każdego z połączonych obiektów nie będzie jednocześnie przebywać więcej niż trzech kosmonautów. Tak więc, po sprawdzeniu bezpiecznego połączenia pojazdów, dwaj kosmonauci amerykańscy i dwaj radzieccy zamienią się miejscami i rozpocznie się cztero- i półgodzinny okres wspólnej pracy poświęcony w pierwszej mierze zapoznawaniu się ze sterowaniem statkami kosmicznymi. Potem posiłek i ośmiogodzinny odpoczynek. Kolejna zmiana robocza będzie trwała 6 godzin, a rozpocznie się w około 40 godzin od startu statku „APOLLO“. Po przeznaczonej na posiłek godzinnej przerwie kosmonauci przepracują 4 godziny i powtórnie nastąpi wymiana załóg. Dzięki temu kolejno wszyscy Amerykanie odwiedzą pojazdy radzieckie, a kosmonauci radzieccy statek „APOLLO“. Po następnym okresie odpoczynku i ostatniej czterogodzinnej wspólnej zmianie roboczej rozpoczną się przygotowania do rozłączenia obiektów, kończącego dwudobowy wspólny radziecko-amerykański lot.



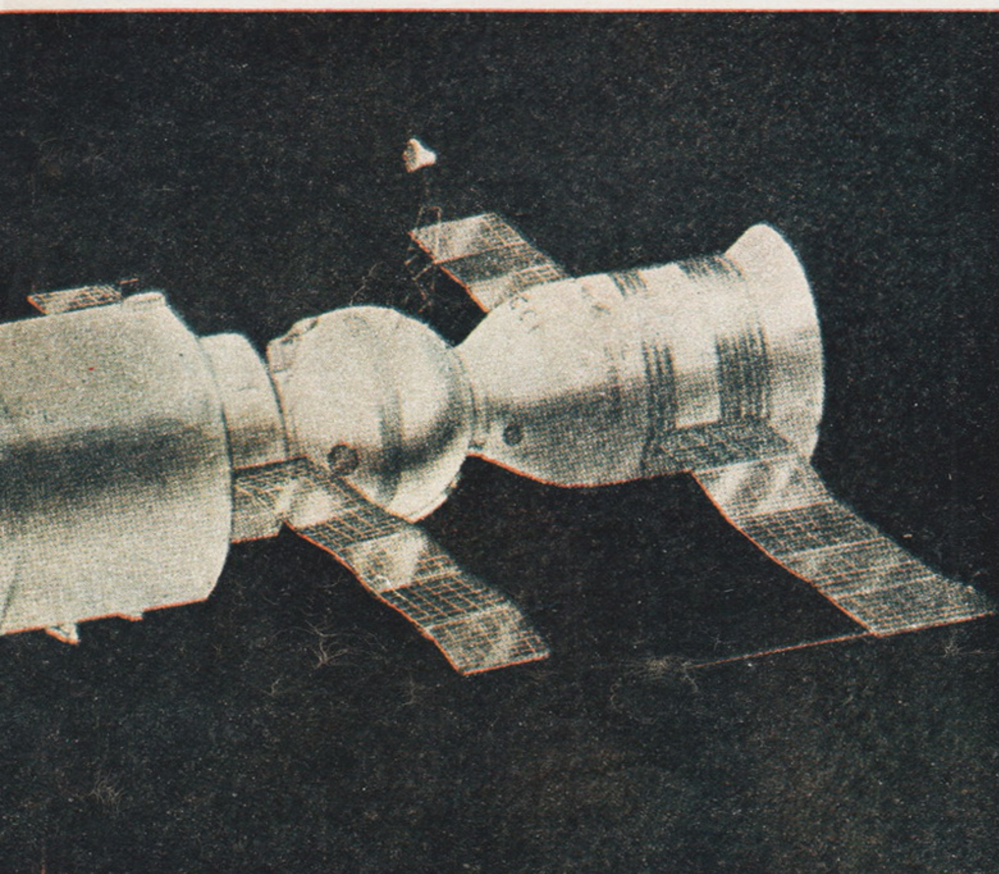
Kosmonauci radzieccy i amerykańscy w ośrodku badawczym w Huston.

Statek „APOLLO“ pozostanie jeszcze przez jedenaście dni na orbitach wokółziemskich, przebiegających na wysokościach 285—300 km i 166—280 km, a celem tej fazy wyprawy będzie fotografowanie terytorium USA w ramach badań zasobów ziemskich. W przedsięwzięciu tym zostaną wykorzystane kamery fotograficzne umieszczone w Module Instrumentów Naukowych SIM, części usługowej statku „APOLLO“. Podobnie jak w czasie wypraw „APOLLO-15 i 16“, na krótko przed lądowaniem jeden z astronautów wyjdzie z kabiny i wyjmie kasety z filmami (kasety te mają średnicę kilkudziesięciu centymetrów).

Istnieje możliwość przeprowadzenia następnego wspólnego lotu załogowego ZSRR i USA w roku 1976. Mógłby on trwać 14 dni i obejmować wspólne eksperymenty naukowe. Niezbędne do realizacji omawianych przedsięwzięć statki „APOLLO“ są już w tej chwili do dyspozycji, pozostały bowiem bez przeznaczenia do innych celów niemal gotowe pojazdy z odwołanych wypraw księżycowych „APOLLO-18 i 19“. Podobnie są w zapasie rakiety nośne „SATURN-1B“.

Obydwie strony — radziecka i amerykańska — obiecują sobie wiele po wspólnych lotach załogowych. Otwiera się dzięki nim realna perspektywa dla ratownictwa kosmicznego. Pierwsze wspólne doświadczenia — omówione powyżej — pozwolą przebadać niektóre elementy przyszłego ujednoliconego systemu łączeniowego. Jednocześnie Amerykanie wypełnią w ten sposób lukę, jaka powstanie w ich wyprawach załogowych po ukończeniu w roku 1973 programu „SKYLAB“, a przed rozpoczęciem lotów wahadłowców, co nastąpi najwcześniej w roku 1977.

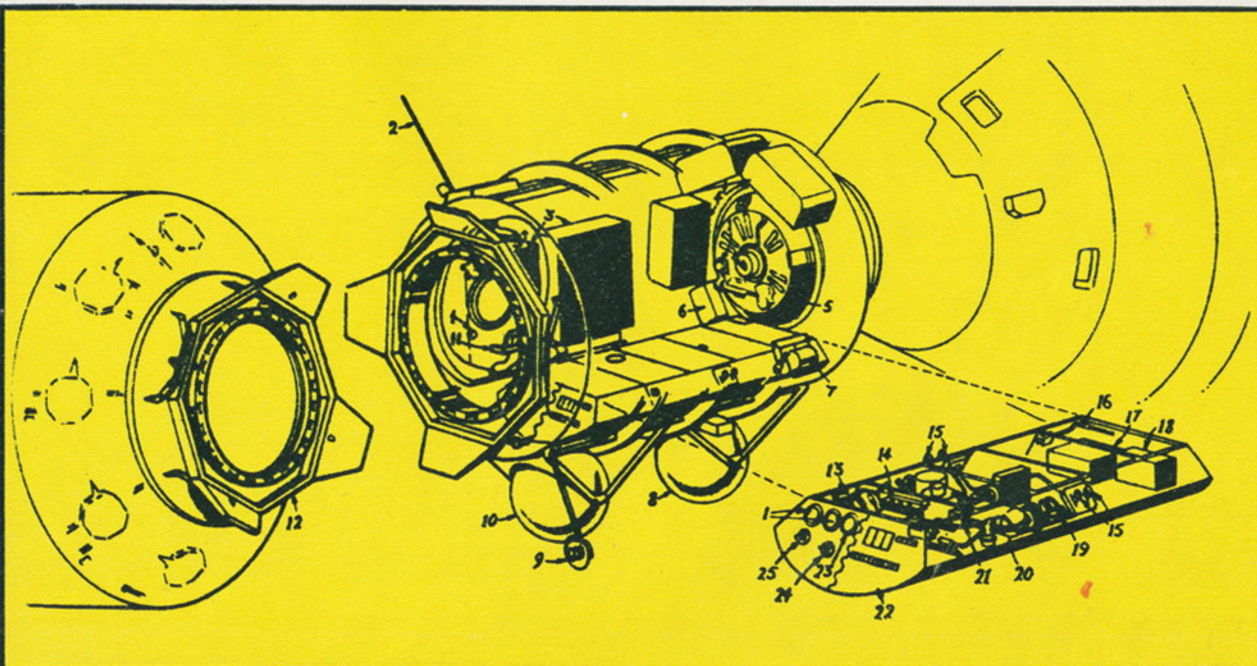
JERZY WIERZBOWSKI



Na rysunku u góry: Tak ma wyglądać radziecko-amerykański zespół połączeniowy: „Apollo“ z modułem do dokowania DM oraz statki „Salut“ i „Sojuz“.
Na rysunku u dołu: Moduł do dokowania DM, który posłuży do połączenia ze sobą w sposób pośredni statków „Sojuz“ lub „Salut“ i „Apollo“ oraz jako śluza do przechodzenia z jednego statku do drugiego.

OZNACZENIA:

1 – Zawory i manometry systemu ciśnieniowego, 2 – antena VKF, 3 – pojemniki na skafandry kosmiczne, 4 – system tlenowy, 5 – właz „Apollo", 6 – domofon, 7 – gaśnica, 8 – zbiornik O_2, 9 – antena pasma S, 10 – zbiornik O_2N_2, 11 – zamknięcie hermetyczne, 12 – radziecki mechanizm połączeniowy, 13 – zawory tlenowe, 14 – wyłącznik systemu ciśnieniowego, 15 – urządzenia kontrolne klimatyzacji, 16 – termometr systemu ogrzewczego, 17 – radiotelefon, 18 – przemiennik, 19 – zawór, 20 – woda, 21 – czujnik tlenu, 22 – tablica rozdzielcza, 23 – zawór awaryjny O_2, 24 – wyłącznik O_2, 25 – wyłącznik O_2N_2.



A ZIEMI
POWIETRZU
KOSMOSIE



SAMOLOTEM NA FESTIWAL SZTUKI



130 członków radzieckiego reprezentacyjnego zespołu artystycznego poleciało transkontynentalnym samolotem „Air India" z Moskwy do Adelajdy, na tamtejszy festiwal sztuki. Z prawej: Zinaida Jewtikowa i Nikolaj Fatiejew — w porcie lotniczym Adelajdy. Niżej: Pierwsza prezentacja artystów zespołu tańca z Singapuru, którzy przylecieli na festiwal tym samym samolotem. Scenka z tzw. tańca lwów.



A ZIEMI
POWIETRZU
KOSMOSIE



CENA JEDNEGO SEZONU

11 osób — prawie o 100 proc. więcej jak w r. 1970 — przypłaciło życiem udział w różnych wypadkach szybowcowych na terytorium NRF w r. 1971.

Dwa wypadki wydarzyły się podczas startu za wyciągarką. Trzy — podczas manewru do lądowania, skutkiem przeciągnięcia lub kolizji z przeszkodami.

Pozostałe tragedie rozegrały się w terenie górzystym, każda z innej przyczyny. Pewien pilot zabawiał się wielokrotnym nalatywaniem na schronisko — aż do skutku... Inny zginął w wyniku kolizji szybowca z liną wyciągu towarowego podczas krążenia. Dwa szybowce zderzyły się ze sobą w powietrzu. W silnej turbulencji górskiej rozleciał się w locie bardzo stary, od 18 lat eksploatowany szybowiec dwumiejscowy Mü-13 E. Załoga nie posiadała spadochronów.

Publikując te dane „Aerokurier" apeluje do pilotów o zwiększenie dyscypliny i rozsądku, zwłaszcza nad terenem górskim.

● Erich Trog, funkcjonariusz bawarskiego ministerstwa komunikacji, wypowiedział wojnę niezdyscyplinowanym szybownikom, którzy nadużywają łączności radiowej zaśmiecając eter nieproceduralnymi rozmowami, a nawet zwykłymi plotkami i dowcipami. Prowadzi się systematyczne nagrywanie rozmów i identyfikację rozmówców. Winni wykroczeń przeciw przepisom łączności będą karani.

● Bestsellerem wśród wydawnictw lotniczych okazał się efektownie ilustrowany kalendarz szybowcowy wydawnictwa Mauritius Verlag w NRF. 6-tysięczny nakład rozszedł się w ciągu kilku dni. Znaczną ilość egzemplarzy wysłano do USA, Kanady, krajów skandynawskich, a nawet do Japonii i N. Gwinei.

● 74-letni hanowerczyk, Karl Schmidt, obchodził niedawno 50 rocznicę aktywności szybowcowej. Jubilat cieszy się znakomitym zdrowiem i co roku „dorabia" się dalszych 15 — 20 godzin nalotu.

SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

● Komputer, który policzył punktację całorocznych zawodów szybowcowych Nadrenii i Westfalii... pomylił się. W wyniku licznych reklamacji unieważniono błędną klasyfikację. Ponowne przeliczenie punktacji zostało przyjęte bez protestów.

● Kolumbijczyk niemieckiego pochodzenia O. E. Venator przyjechał do Europy i zdobył rekord świata na motoszybowcu SF-27 — przelot otwarty z Oerlinghausen do St. Valery Vittelfleur, 608 km. Poprzedni rekord, 539 km należał do Willibalda Collee.

PRZESILENIE W AEROKLUBIE NRF

W wysokiej temperaturze przebiegały obrady zjazdu szybowników we Frankfurcie nad Menem 9 marca br. Nabrzmiałe od dłuższego czasu sprzeczności w łonie aerokubu (DAC) o mały włos nie spowodowały utworzenia niezależnej federacji szybowcowej. Po długiej i burzliwej dyskusji między przedstawicielami komisji szybowcowej, a sekretarzem generalnym DAC przyjęto rozwiązanie kompromisowe, uwzględniające większość postulatów szybowników.

Sensację wywołała rezygnacja Seffa Kunza z funkcji przewodniczącego komisji szybowcowej, którą pełnił od początku istnienia DAC. W uznaniu zasług mianowano go przewodniczącym honorowym. Jego następcą został Alfred Weinholtz, autor znanego podręcznika lotów wyczynowych.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY MOTOSZYBOWCOWE 1972

Coraz częściej mówi się o potrzebie przeprowadzenia motoszybowcowych mistrzostw świata. Zanim do nich dojdzie, komisja szybowcowa FAI zbiera doświadczenia organizacyjne i techniczne na imprezach międzynarodowych mniejszej rangi. Taką „próbą sił" będzie konkurs motoszybowcowy w Burg Feuerstein (NRF) w czerwcu br., na który złożą się 3 niezależne imprezy:

— zawody motoszybowcowe,
— spotkanie motoszybowcowe,
— konkurs techniczny.

Zawody rozegrane zostaną na konwencjonalnych zasadach (stałe załogi, punktacja ogólna), z podziałem na motoszybowce jedno- i dwumiejscowe oraz wyczynowe i treningowe. Natomiast regulamin spotkania przewiduje dowolny udział uczestników w pojedynczych konkurencjach bez punktacji ogólnej. W ten sposób na każdym zgłoszonym motoszybowcu może startować coraz to inny pilot. Jako konkurencje przewiduje się loty prędkościowe z silnikiem unieruchomionym po starcie — przeloty docelowe, docelowo-powrotne i po trasach zamkniętych. Praca silnika musi być rejestrowana na barografie.

(az)

A ZIEMI
POWIETRZU
KOSMOSIE



1500 SKOKÓW AINY ZAJCEWEJ

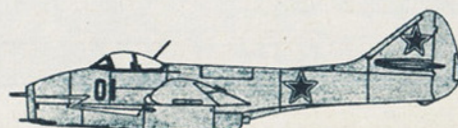
Aina Zajcewa jest jedną z najlepszych spadochroniarek radzieckich. Ma tytuł mistrzyni sportu, należy do grona rekordzistek świata, jest aktualną mistrzynią radzieckich Wojsk Powietrzno-Desantowych i mistrzynią Republiki Litewskiej. Swe pierwsze kroki w spadochroniarstwie postawiła w Rydze, w tamtejszym aeroklubie DOSAAF.

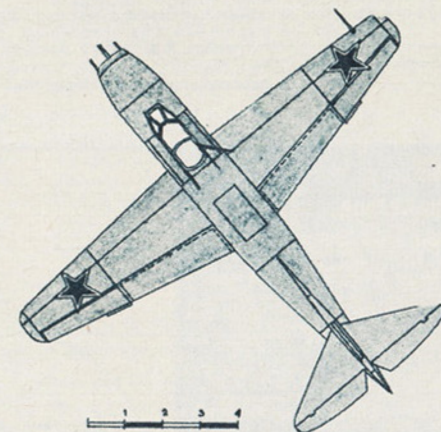
Niedawno Aina Zajcewa wykonała kolejny 500 skok ze spadochronem. Zdjęcie wykonano bezpośrednio po jubileuszowym skoku.





MIG-9





MiG-9 i Jak-15 to pierwsze w Związku Radzieckim seryjne samoloty odrzutowe. Prototyp MiGa-9, I-300(F), wystartował po raz pierwszy 24 kwietnia 1946 roku. Pilotował go znany radziecki oblatywacz A. M. Grinczik. Prototyp wyposażony był w dwa silniki BMW 003 o ciągu 800 kG. Samoloty seryjne wyposażano w radzieckiej produkcji silniki RD-30.

W roku 1947 powstała nowa wersja MiGa-9, nazwana MiG-9FR, wyposażona w silniki RD-21 o ciągu 1 000 kG każdy i wersja MiG-9FL z silnikami Ljulka TR-1 o ciągu 1 300 kG każdy.

Samoloty MiG-9FR budowane były też w wersji szkolno-bojowej MiG-9UTI.

Dane taktyczno-techniczne

Rozpiętość — 10,00 m
Długość — 9,75 m,
Wysokość — 3,25 m,
Ciężar całkowity — 5 070 kg,
Prędkość max. przy ziemi — 864 km/h,
Prędkość max. na 5 000 m — 911 km/h,
Pułap — 13 500 m,
Zasięg max. — 1 100 km.
Uzbrojenie — 1 działko Nudelman N-37 kalibru 37 mm, 2 działka Nudelman-Suranow NS-23 kalibru 23 mm, fotokarabin.

A.J.



A ZIEMI
POWIETRZU
KOSMOSIE

POCZTÓWKA Z AUSTRALII







Przenieśmy się, patrząc na te zdjęcia, do dalekiej Australii. W Sydney, w centralnym porcie lotniczym (największym w Australii) znajduje się olbrzymia baza linii „Qantas", zaś na jej terenie usytuowano port lotniczy, przeznaczony wyłącznie dla potrzeb lotów frachtowych. Samoloty Boeing-707 przewożą stąd (i przywożą tutaj) rozmaitego rodzaju ładunki. Teren portu podzielony jest na trzy strefy: importową, eksportową i tranzytową. Zabudowania portowe nie imponują wprawdzie gigantycznymi rozmiarami, lecz wzniesione są w stylu pawilonowym, gwarantującym pełną funkcjonalność obiektu. Wyżej: Obszerny parking samochodowy przed głównym budynkiem portowym. Z lewej — od góry: Ładunki gotowe do transportu powietrznego w drodze do samolotu oraz — załadunek do transportowego Boeinga. Niżej: Łatwo psujące się towary przechowywane są w portowej chłodni. (z)





NOWOŚCI PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

Japońska wytwórnia Fuji projektuje dwusilnikowy 8-miejscowy samolot sportowy i dyspozycyjny Fuji FA-300. Napęd samolotu będą stanowić dwa silniki tłokowe Lycoming TIGO-540 po 450 KM. Rozpiętość samolotu 13 m, długość — 11 m, prędkość max. — 450 km/h.

★

Kanadyjska firma Dominion Aircraft opracowała projekt dwusilnikowego 14-miejscowego samolotu „Skytrader 800", kategorii latająca furgonetka. Samolot ma był napędzany dwoma silnikami tłokowymi Lycoming po 400 KM. Rozpiętość 16,8 m, pow. nośna — 35,9 m², ciężar całkowity 3 850 kG. „Skytrader" ma być kontynuatorem angielskiego „Islandera" i zachodnioniemieckiego Dorniera „Skyservanta".

★

Liczba zbudowanych do końca I kwartału br. latających furgonetek, czyli samolotów dostawczych — zbliża się do tysiąca. Kariera samolotów tej kategorii rozpoczęła się 7 lat temu. Dotychczas zbudowano 326 samolotów Britten-Norman BN-2 „Islander" i 56 Dornier Do-28D „Skyservant" z napędem tłokowym oraz 333 DHC-6 „Twin Otter", 210 Mu-2 Short „Skyvan" — z napędem turbośmigłowym.

★

Włoska wytwórnia SIAI-Marchetti rozpoczęła budowę 5 egzemplarzy 4-miejscowego śmigłowca SV-20 napędzanego dwoma silnikami PT6A. Prędkość maksymalna śmigłowca wynosi 325 km/h.

★

W sierpniu 1973 r. ma wykonać pierwszy lot prototyp amerykańskiego śmigłowca Sikorsky S-69. Będzie to śmigłowiec doświadczalny z nowym napędem wirnika nośnego (tzw. ABC).

(ag)

KU SŁOŃCU

NAJPOWAŻNIEJSZYM akordem badań kosmicznych realizowanych przez NRF wspólnie z NASA, zgodnie z zawartym porozumieniem — ma być wysłanie dwóch próbników „Helios" w latach 1974 i 1975. Obie te sztuczne planetoidy zbliżą się do Słońca czterokrotnie bardziej od orbity Ziemi. Ogólnym celem misji jest gruntowniejsze poznanie właściwości przestrzeni między nami a Słońcem — aż do zewnętrznej korony słonecznej, która dotąd nie wchodziła w zasięg astronautycznych programów, a jest bardzo interesująca przez współzależność dziejących się tam procesów ze zjawiskami w atmosferze Ziemi.

Niewielka masa próbników „Helios" — po 250 kg, w tym tylko 60 kg przyrządów pomiarowych — z góry określa stopień ich precyzji i miniaturyzacji. Korpus każdego z tych bliźniaczych obiektów będzie miał kształt walca z dwoma stożkowatymi układami baterii słonecznych przymocowanymi z przodu i z tyłu. Łączność ze stanowiskiem dyspozycyjnym na Ziemi zapewnią trzy anteny: kierunkowa paraboliczna, druga o średnim zysku, stanowiąca układ prętów oraz trzecia dookólna, o małym zysku.

Najważniejszymi składnikami aparatury są trzy magnetometry (indukcyjny cewkowy i dwa magnetodynamiczne) oraz szesnastometrowa antena dipolowa do analizy plazmy i radiowego promieniowania Słońca.

Z próbnikami „Helios" wiąże się nadzieję wydatnego rozszerzenia znajomości ośrodka międzyplanetarnego interesującego nas najbardziej — mianowicie jego stref zawartych między Ziemią a Słońcem. Wchodzą tu w grę pomiary natężenia i kierunku pola magnetycznego, a także koncentracji, temperatury kinetycznej, prędkości i kierunku wiatru słonecznego. Lepsze poznanie drgań plazmy elektronowej pozwoli sprawdzić czy jest to wyłączna przyczyna powstawania jednego z typów wybuchów radiowych — jak się dość powszechnie uważa. Zostaną też przeprowadzone badania pyłu kosmicznego — jego gradientu przestrzennego, dynamiki i składu chemicznego.

Osobnym zadaniem będzie szczegółowa analiza pierwotnego promieniowania kosmicznego — zarówno składowej wysyłanej przez Słońce, jak też drugiej, pochodzenia galaktycznego.

Koszt przedsięwzięcia ma się zmieścić dla NRF w granicach 250 milionów marek zachodnioniemieckich. Wchodzi w to budowa obu próbników, sprawdzanie oraz instalacje naziemne. Podobne nakłady poniesie strona amerykanska, do której należy zbudowanie oraz transport rakiet nośnych „Titan 3D", jak również pewne urządzenia doświadczalne.

„Helios" jest największym z dwustronnych projektów realizowanych przez NASA do spółki z zagranicznym partnerem.

ANDRZEJ TREPKA

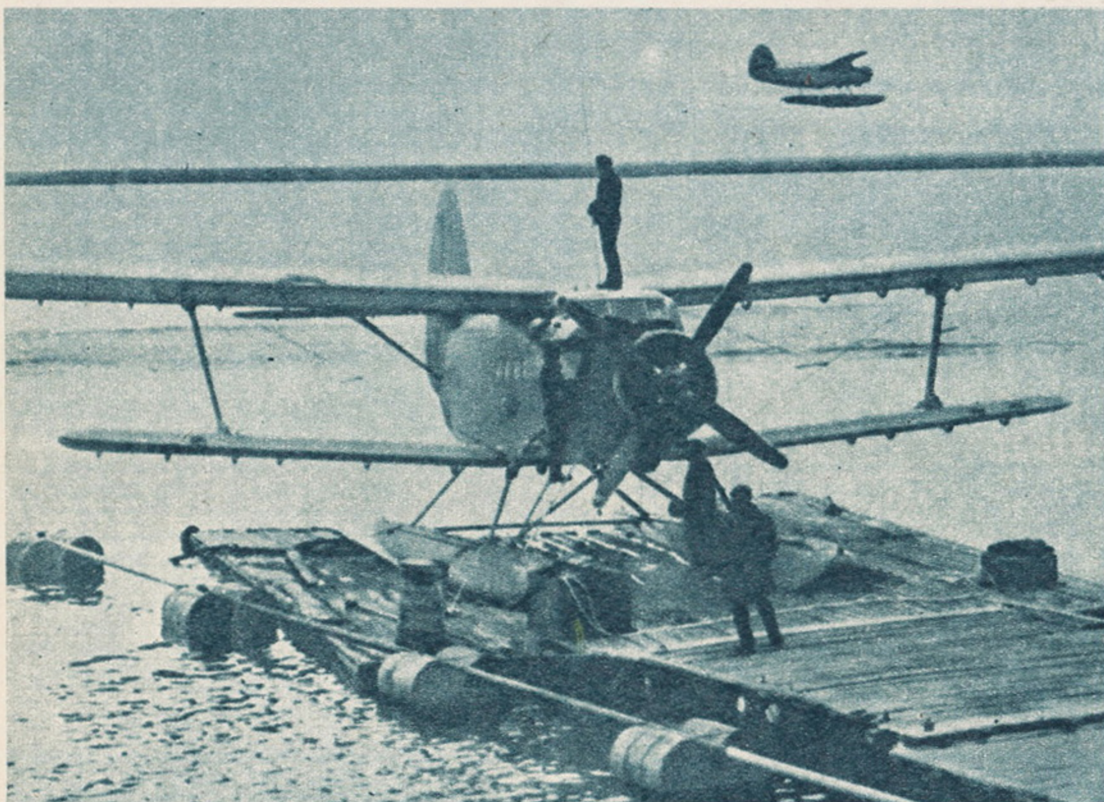
TRANSPORT LOTNICZY

▲ W związku z przygotowywaną przez rząd francuski ustawą o zwalczaniu hałasu, 24 merów osiedli graniczących z lotniskiem Orly zgłosiło postulaty odnoszące się do hałasu powodowanego przez samoloty. Merowie domagają się, aby troskę o uciszenie osiedli przejęło państwo, m. in. wykupując tereny najbardziej narażone na hałas i udzielając pomocy mieszkańcom przy instalowaniu odpowiednich urządzeń uciszających. Proponują utworzenie specjalnego funduszu na ten cel, z udziałem opłat pobieranych od lotniczych towarzystw przewozowych. Niezależnie od tego domagają się zakazu odbywania lotów w nocy, między 22.30 a 6.30.

▲ Pierwszy lot tzw. aerobusu europejskiego A-300B zdolnego do zabierania ok. 250 pasażerów, ma się odbyć już w listopadzie br. W budowie uczestniczy 5 krajów: Francja z udziałem wynoszącym 41% ogólnych kosztów, NRF — również 41% oraz Wielka Brytania — 7,3%, Holandia 6,5% i Hiszpania 4,2%. Przy budowie aerobusu pracuje obecnie ponad 11 tysięcy robotników. Aerobus ma kosztować 16 mln dolarów. Będzie więc prawie dwa razy droższy od średniodystansowego B-727-200, lecz o 16% tańszy od aerobusu amerykańskiego DC-10-10. Producenci liczą na zbyt 400 sztuk aerobusu — w Europie i w Ameryce.

J. Os.

MODEL WODNOSAMOLOTU AN — 2W



JEST to wersja wodna znanego samolotu wielozadaniowego An-2, produkowanego w Polsce z licencji radzieckiej. Samolot jest wyposażony w silnik ASz-62IR o mocy 1 000 KM, również produkowany przez polski przemysł lotniczy.

Samoloty An-2W przewożą ekspedycje naukowe, geologów, kartografów oraz pełnią służbę patrolową nad obszarami wodnymi.

Dane techniczne

Rozpiętość górnego płata — 18,18 m.
Rozpiętość dolnego płata — 14,24 m.
Długość — 12,75 m.
Ciężar całkowity max. — 5 500 kg.

Budowa modelu

Model An-2W jest bardzo trudny do wykonania i odradzamy jego budowę modelarzom początkującym. Szczególną uwagę zwrócić należy na utrzymanie prawidłowej grubości goleni pływaków i zastrzałów płatów — elementy te nie mogą być zbyt grube. Wykonać więc je trzeba z metalu, bowiem drewno nie jest dostatecznie wytrzymałe. Również stalowe linki, wzmacniające płaty muszą być możliwie cienkie.

Malowanie modelu

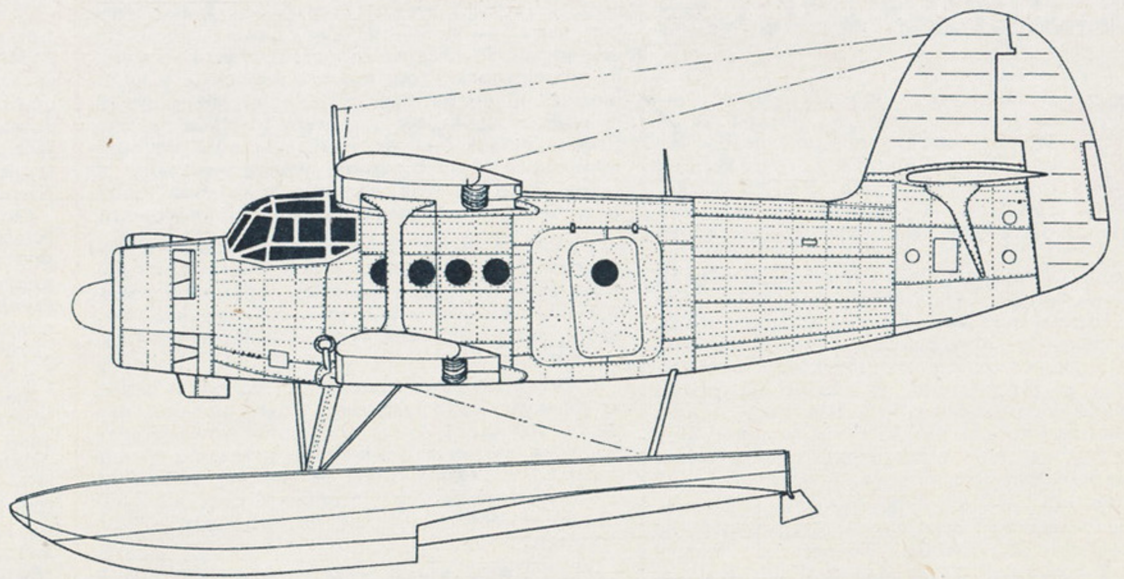
Samolot od góry (również pływaki) jest ciemnozielony; dolne powierzchnie płatów, kadłuba i pływaków są szaro-niebieskie; śmigło wraz z kołpakiem — czarne; numery — białe; szachownice namalowane są na stateczniku pionowym, na kadłubie i na dolnej powierzchni dolnego płata.

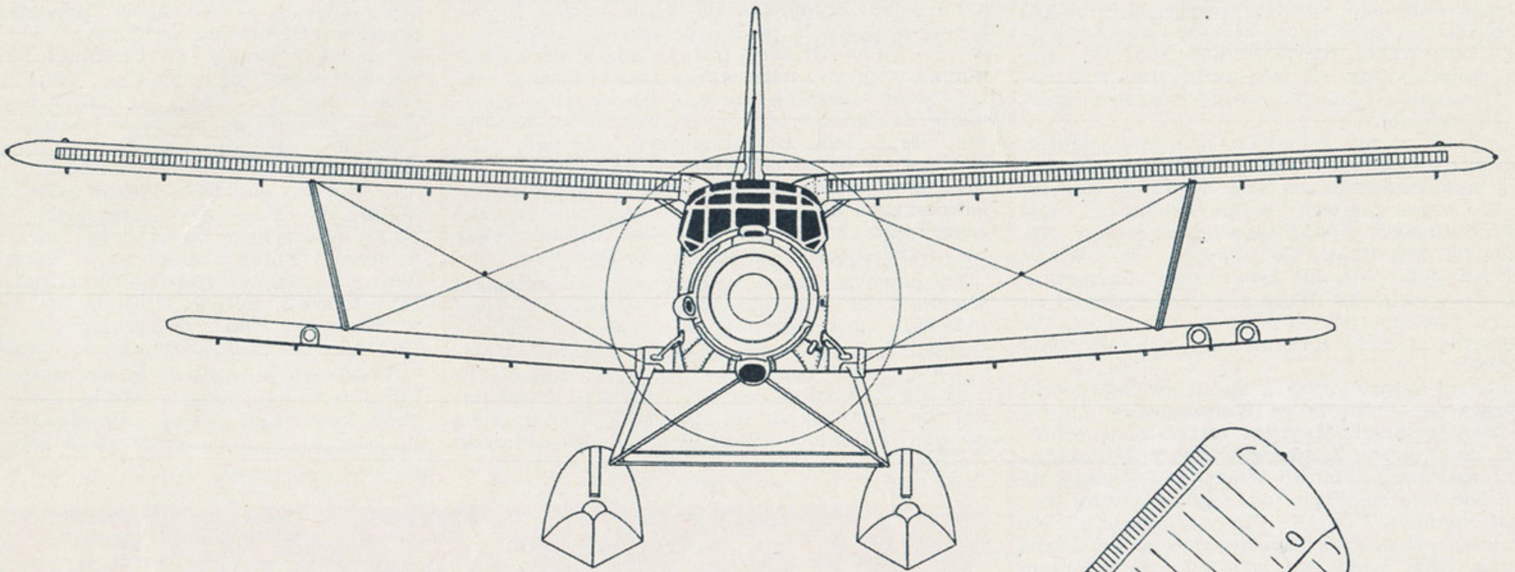
ADAM JOŃCA

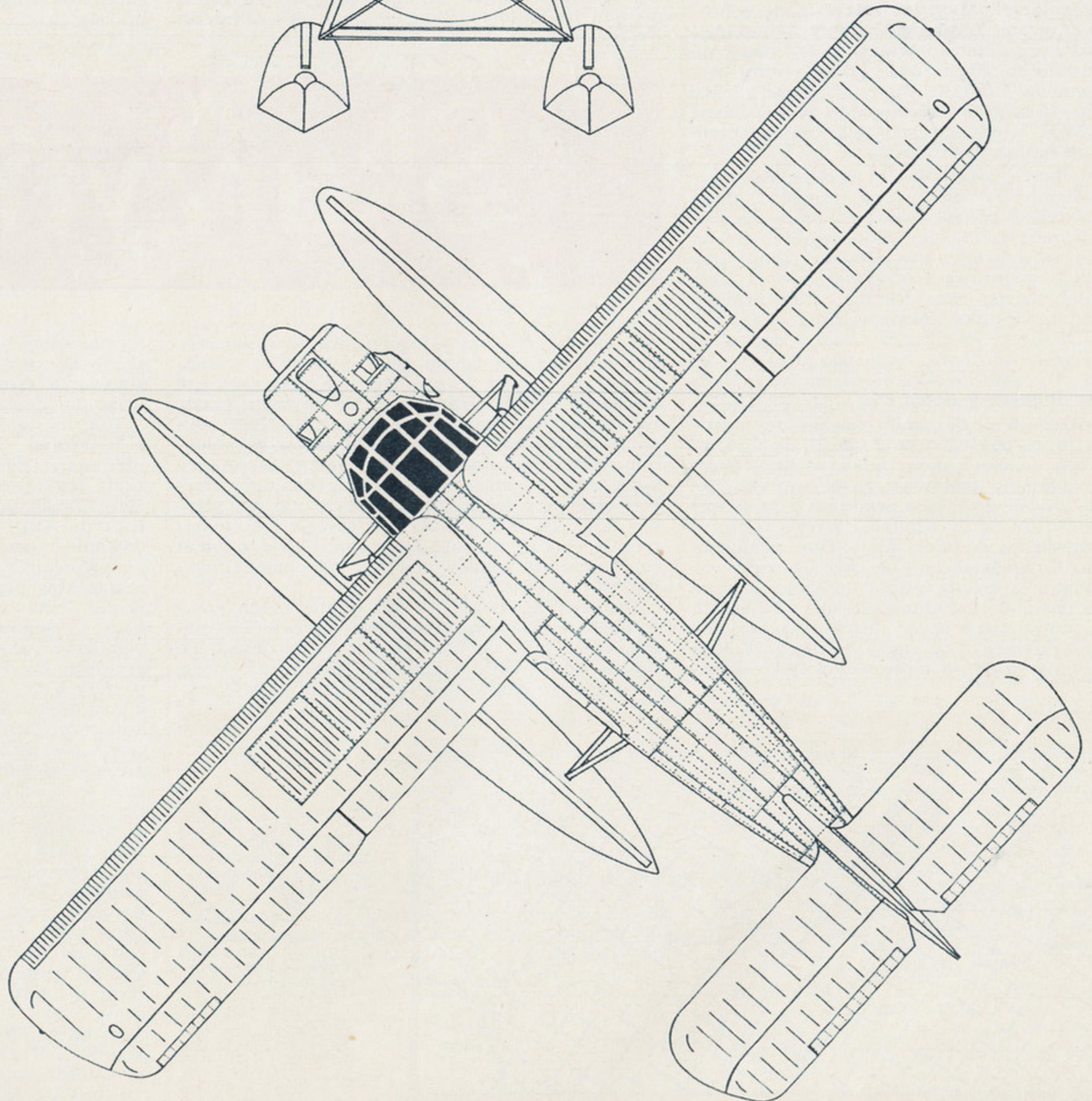
MISTRZOWSKI MODEL

„Karbunkle" — taką nazwę nosi najlepszy model ostatnich mistrzostw Europy w klasie wyścigu zespołowego na uwięzi. Jest to konstrukcja zespołu Nore-Ekholm z Finlandii. Finał — 9 min 21,5 s. Model został wykonany z balsy.

474 90 140 100 84 3 68 5 34 φ30 51 101 28 6 110 φ3 3 100 88 29 360 30 70 140 23 57 910







Skarżyński

URODZIŁ się w Warcie na cztery lata przed pierwszymi lotami braci Wright, którzy zapoczątkowali erę lotnictwa silnikowego. Gdy kończył dziesiąty rok życia, Bleriot przeleciał Kanał La Manche na swym aeroplanie zaopatrzonym w dwudziestopięciokonny silnik.

Dzieciństwo upłynęło mu na zabawie. Ojciec właściciel apteki i szanowany obywatel miasta Warty, obserwował swawole swego syna i wkraczał dopiero w ostateczności. Zawsze bowiem mawiał: „za młodu dziecko musi się wyhasać, bo czeka go życie trudne, w którym nie będzie zbyt wiele czasu na swawole". Miał rację. Stanisław Skarżyński, gdy dorósł, kiedy osiągnął wiek męski, tylko w niewielkim stopniu przypominał chłopca z okresu dziedzińctwa.

Mijały lata. Ale nie tylko młodzieńcowi były w głowie swawole. Dużo czytał: książki zarówno Sienkiewicza jak również Coopera i Karola Maya. Z rodzinnej Warty wyjechał do Kalisza, gdzie uczęszczał do miejscowego gimnazjum. Któregoś dnia nad miastem przeleciał samolot. Skarżyński był urzeczony lotem powietrznej maszyny, opisywanej często w gazetach. Od tego dnia lotnictwo stało się jego pasją. Budował modele, puszczał je, budząc zainteresowanie kolegów i przyjaciół.

Wkrótce został członkiem gimnazjalnego kółka niepodległościowego, które prowadziło pracę samokształceniową oraz zaprawę wojskową. Wybuchła pierwsza wojna światowa. Rodzice postanowili wysłać syna do Warszawy. Nie przebywał tam długo. Po powrocie do Warty wyjechał ponownie, ale tym razem do gimnazjum we Włocławku. Wraz z innymi rozlepiał na murach różnego rodzaju odezwy do ludności. W rodzinnym mieście zorganizował tajną drużynę harcerską.

Nadszedł listopad 1918 r. Stanisław Skarżyński studiował na Politechnice Warszawskiej. Zbliżał się dzień wolności. Młodzież zgłaszała się ochotniczo do wojska. Zamknięto szkoły i uczelnie. Skarżyński przyjechał do Warty. Tutaj stanął na czele oddziału młodych ludzi. Wraz z nimi rozbrajał Niemców i obsadzał najważniejsze punkty w mieście. Rozpoczął urzędowanie w kancelarii ratusza. Miał wtedy 19 lat. Był komendantem wolnego od okupantów miasta.

Ale nie chciał pozostawać w mieście. Jako patriota myślami i sercem był na froncie. Dopiero po jakimś czasie spełniły się jego marzenia o walce i trudzie żołnierza. Skierowano go na front. Nie był nowicjuszem. Ukończył konspiracyjną szkołę wojskową i otrzymał stopień sierżanta podchorążego. Wkrótce też awansował do stopnia podporucznika. Pewnego dnia został postrzelony w plecy. Po długiej tułaczce szpitalnej dotarł wreszcie do domu, gdzie pod troskliwą opieką matki stopniowo wracał do zdrowia. Rana wymagała długiego leczenia.

Gdy poczuł się lepiej, mimo perswazji rodziny i znajomych opuścił dom i zgłosił się ponownie w swym macierzystym pułku. Walcząc jako dowódca kompanii ponownie zostaje ranny. Sanitariusze znieśli go z pola walki. A potem wędrówka od szpitala do szpitala. Wreszcie otrzymał przeniesienie do Warszawy. Tam odnalazła go matka. Dowiedziała się, że nie usunięto odłamka granatu z kolana, że na operację jest za późno, że nastąpiło zakażenie. Lekarz stwierdził, że można amputować nogę, ale chory raczej nie przetrzyma operacji. Czy warto go męczyć? Jego życie liczy się na dni, a może nawet tylko godziny.

Mimo złych proroctw lekarzy Skarżyński żył nadal. Bywały dni, że jęczał z bólu, zrywał bandaże, krzyczał i bredził w gorączce. Potem znowu stawał się spokojny. Kiedy lekarze ponownie przystąpili do liczenia mu godzin życia — wysoka temperatura, która mu tak dokuczała — zwolna zaczęła opadać. Mógł już jeść, lepiej sypiał, rozmawiał spokojnie i rzeczowo. Nadal jednak przez bandaże lała się ropa z kolana. Po pewnym czasie usunięto dreny, a nogę uwolniono od szyny. Była sztywna, zupełnie bezwładna i obolała. Ze szpitala wyszedł jako inwalida wojenny.

Wrócił do domu. Dokuczało mu kalectwo. Był naprawdę nieszczęśliwy. Zrosty mięśni spowodowały częściowy bezwład całej kończyny i rwący ból przy każdym stąpnięciu. Lekarze byli bezradni, wzruszali ramionami i nie przewidywali poprawy.

I znowu nie odstępująca od niego matka okazała się najlepszym lekarzem. Gdyby nie ona, może by już nie żył. Jej codzienne słowa otuchy, wiary w siebie, wynajdywane przez nią drobne zajęcia i przekonywanie, że jest jej potrzebny, zrobiły swoje. Stopniowo nabierał chęci do życia. Zaczął myśleć o powrocie na Politechnikę Warszawską.

Zrozpaczony swoją tragedią przystąpił do uciążliwej wędrówki od lekarza do lekarza, szukając jakiegoś rozwiązania w medycynie, które by mu umożliwiło powrót do zawodu wojskowego. Po wielu wizytach trafił wreszcie do znakomitego ortopedy, pułkownika Latkowskiego, który widząc niezwykłe zacięcie i upór, chęć pokonania wszelkich trudności i poddania się ponownie cierpieniom, by zmniejszyć kalectwo, zdecydował się w końcu przeprowadzić próbę. Każdy zabieg, każda operacja była bolesna i pociągała za sobą długie i uciążliwe miesiące ćwiczeń powodujących okropny ból, a co najważniejsze nie przynoszących oczekiwanych wyników.

Po pewnym czasie okazało się, że wszystkie ścięgna były przecięte. Nogę od stopy do uda otwarto i pozszywano ścięgna. Nastały kolejne tygodnie leżenia i oczekiwania. Po ośmiu operacjach i dwóch latach szpitala staw funkcjonował, ale wyginał się na boki i do tyłu. Noga nadal nie nadawała się do chodzenia, a oparcie się na niej nie było możliwe. Pułkownik Latkowski był uparty. Nieprzerwanie prowadzono nagrzewania i kąpiele, gimnastykę i masaże. Skonstruowano aparat do chodzenia. Każdy krok był męczarnią dla Skarżyńskiego. Po pewnym czasie Skarżyńskiemu kazano zdjąć aparat. Noga wyginała się na boki. Silnie utykał, ale w zachowaniu równowagi pomagała mu laska. Stopniowo odzyskiwał swobodę ruchów. Któregoś dnia przestał chodzić o lasce. Znów potykał się jak pijany. Noga się wzmacniała. Ćwiczył ją i systematycznie chodził na zabiegi lecznicze. Nie załamał się, mimo że odmówiono mu odkomenderowania na politechnikę.

Uśmiech na twarzy — po miesięcznych zmaganiach — był u Skarżyńskiego zapowiedzią czegoś, czego nikt się poza nim nie spodziewał. Po prostu zgłosił się do lotnictwa. Utykał na nogę, więc lekarze okazali się bezwzględni i nie chcieli ustąpić: „Z taką nogą do lotnictwa, to wykluczone".

Z pomocą przyszedł mu ponownie pułkownik Latkowski, dawny dowódca pułku oraz znajomi z Ministerstwa Spraw Wojskowych, z którymi przez pewien czas pracował. Skarżyński szukał uparcie zrozumienia, a nawet protekcji. Zadecydowała jednak nienaganna opinia, zasługi wojenne i odznaczenia: Krzyż Virtuti Militari, trzykrotnie nadany Krzyż Walecznych, Krzyż Niepodległości.

Ostatecznie przyjęto Skarżyńskiego do Szkoły Pilotów w Bydgoszczy z przekonaniem, iż nie wytrzyma w niej zbyt długo i po kilku tygodniach sam zrezygnuje. Noga wymagająca odpoczynku i dalszej kuracji, teraz intensywnie forsowana, sprawiała ból, niezwykle dokuczała i nie pozwalała spać. Skarżyński swoje cierpienia ukrywał i udawał zdrowego.

Latanie na samolotach wynagrodziło mu wszystkie dotychczasowe trudy i cierpienia. Jako pierwszy w swojej grupie wyleciał samodzielnie. Gratulowano mu, nie szczędzono pochwał. Wewnętrznie czuł się szczęśliwy. Lotnictwo postawiło go ostatecznie na nogi, szczególnie na tę chorą. Pozwoliło uciec przed kalectwem, cierpieniem i rezygnacją życiową. Powracał do równowagi psychicznej. W czasie pierwszego samodzielnego przelotu uniknął śmierci. Samolot, którym leciał, zapalił się w powietrzu. Dzięki przytomności umysłu wylądował i z trudem wydostał się z kabiny. Po kilkunastu sekundach samolot płonął jak pochodnia. Nikt nie przypuszczał, aby pilot mógł się uratować. W szkole pilotów witano go jak nowo narodzonego.

Szkołę bydgoską ukończył z dobrą lokatą. Działo się to w 1925 r. Początkowo nie dowierzano i kiwano głowami. Potem mówiono: w pułku nie da sobie rady i zrezygnuje; to kwestia czasu. Skarżyński początkowo otrzymał przydział do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, a po pewnym czasie do Departamentu Aeronautyki w Ministerstwie Spraw Wojskowych. Latał nadal w Sztabowej Eskadrze Treningowej. W styczniu 1927 roku awansował do stopnia kapitana-pilota.

Stopniowo powstawał w jego umyśle niezwykły pomysł lotu dookoła Afryki. Zwierzył się porucznikowi Andrzejowi Markiewiczowi. Obaj przystąpili do urzeczywistnienia lotu. Po wielu formalnościach, opiniach i decyzjach wydano zgodę na rajd afrykański. Rozpoczęły się przygotowania samolotu, który specjalnie przystosowano do dalekiego i trudnego przelotu.

Start nastąpił bez rozgłosu 1 lutego 1931 roku z Warszawy. Lot Skarżyńskiego i Markiewicza utrzymany był w tajemnicy. Szczegóły rajdu znały jedynie władze, rodzina i najbliżsi przyjaciele. Trasa prowadziła przez Belgrad, Ateny, Kair do Atbary, gdzie nastąpiło przymusowe lądowanie. Dwaj dzielni lotnicy zakasali rękawy, wybudowali silnik i przy pomocy miejscowych robotników przewieźli go do warsztatów kolejowych. Tam zabrali się do pracy. Patrzono na nich z niedowierzaniem i podziwem. Należało wymienić uszkodzony tłok. Skarżyński zatelegrafował do Warszawy. Tłok otrzymali dopiero po trzech tygodniach. Czynności związane z zamianą tłoka, a następnie zabudowaniem silnika, kosztowały ich sporo wysiłku. Uruchomili go, pracował bez zarzutu. Wkrótce odlecieli do Chartumu, a następnie do Malakal i Juby. A potem lądowali w Kisumu, Abercon, Elisabethville i Luebo. Na tym ostatnim lotnisku Skarżyński zademonstrował własności lotne samolotu L-2, którego pokaz wzbudził zrozumiałe zainteresowanie fachowców. Z kolei trasa wiodła przez Leopoldville, Port Gentil, Duala, Lagos, Abidjan, Bomako, Dakar, Port Etienne, Villa Cisneros, Cabo Yubi, Agadir i Casablanca. A potem z Alicante lot do Paryża. Nie dolecieli. Musieli lądować na trasie do Bordeaux. Powtórzyła się historia z tłokiem. Jeden z nich był zupełnie rozsypany. Silnik został przewieziony do francuskich warsztatów lotniczych. Oczekiwano na części zapasowe z Warszawy. Po dziesięciu dniach lotnicy wystartowali do Paryża, a stamtąd do Polski.

Stanisław Skarżyński swoim rajdem afrykańskim przerwał złą passę naszego lotnictwa, szcze-



Trasa przelotu Stanisława Skarżyńskiego przez Południowy Atlantyk z Saint Louis do Maceio przez Przylądek Saint Roque, z naniesionymi strefami wiatrów (odległość 3160 km).

gólnie po tragedii Idzikowskiego. Zaniósł wieść o naszej ojczyźnie do dalekich krajów, gdzie uważano, że Polska to żadne państwo, a Warszawa to miasto w USA.

Lot dookoła Afryki uczynił Skarżyńskiego znanym i sławnym, stawiał go w rzędzie czołowych polskich pilotów wyczynowych. Był to swoisty typ wyczynu rajdowego, na pewno w jakiejś mierze bliski usposobieniu Skarżyńskiego, który przeszedł trudne zmagania życiowe, okupione zresztą inwalidztwem. Był samotnikiem, to prawda, ale w tej samotności krył się upór i stanowcze dążenie do celu.

Myśl o nowym przelocie nurtowała go tak dalece, iż sięgał często po mapę i tkwił nad nią w skupieniu. Rozważał, obliczał, a potem z błyskiem w oczach patrzył długo przez okno.

Pokonanie Atlantyku — taki przelot mógł coś znaczyć dla młodego, polskiego lotnictwa, które utraciło ostatnio Żwirkę i Wigurę. Po długich rozważaniach Skarżyński przystąpił do urzeczywistnienia swego śmiałego planu. Pod pozorem uzyskania zgody na wykonanie próby pobicia rekordu długotrwałości lotu bez lądowania z Saint Louis de Senegal do Lyonu, rozpoczął rozmowy a następnie starania o pozwolenie. Miał za sobą rajd afrykański i sporo doświadczenia. Jego projekt został przyjęty. Otrzymał jednoznaczną decyzję, pokrycie finansowe i samolot. Należało się tylko przygotować, o wszystkim pomyśleć, obliczyć, wybrać maszynę i najdogodniejszy termin lotu. Zadecydował, iż jako pierwszy w dziejach przelotu przez Atlantyk wykona go pod całkowitą kontrolą sportową. Do tej pory tego nie przeprowadzano. Po długich konsultacjach padł wybór na RWD-5. Zakłady RWD przystosowały seryjny egzemplarz do dalekiego przelotu. Tak powstał RWD-5bis.

Dnia 4 maja 1933 r., po przebyciu 6 tysięcy kilometrów (z Warszawy), Stanisław Skarżyński wylądował na lotnisku afrykańskim w pobliżu Saint Louis de Senegal. Francuscy pracownicy Aeropostale'u, z dyrektorem de Vieux na czele, długo oglądali samolot. Wiedzieli o zamierzonej próbie pobicia rekordu w kierunku na północ. De Vieux pełnił z ramienia Aeroklubu Francuskiego funkcję komisarza sportowego. Po załatwieniu formalności związanych z przelotem Skarżyński poprosił dyrektora de Vieux o chwilę rozmowy w cztery oczy. W zacisznym gabinecie wyznał mu, iż nie ma zamiaru bić rekordu na północ, ponieważ jego celem jest przelot Atlantyku Południowego i lądowanie w Brazylii. Zaskoczony całkowicie tą wiadomością Francuz stwierdził, że to zupełne szaleństwo. W miarę jak Skarżyński opowiadał o swych przygotowaniach, oczy dyrektora de Vieux coraz bardziej rozszerzały się, na przemian to z niedowierzania, to znowu z podziwu.

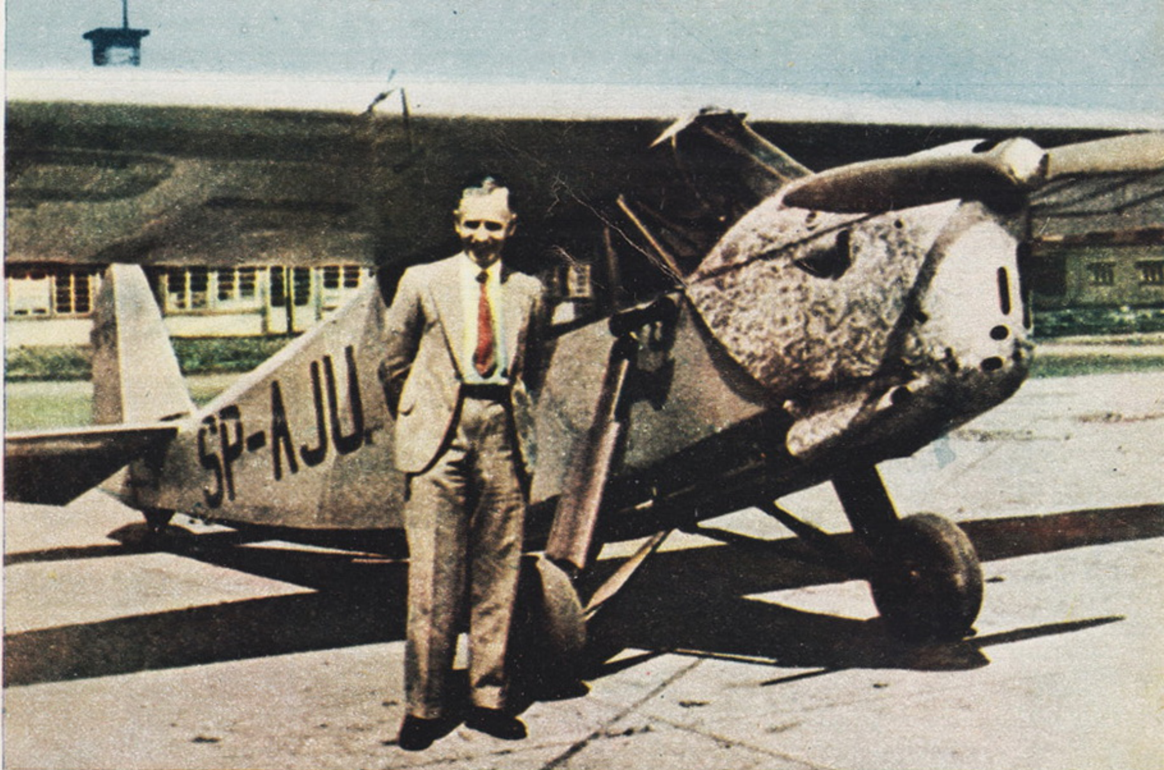
Start do wielkiego przelotu nastąpił 7 maja 1933 r. o godzinie 23. Skarżyński chciał lądować w Brazylii, w czasie dnia, a ponadto uważał, że lot nocny trzeba odbyć na świeżo, kiedy pilot jest wypoczęty.

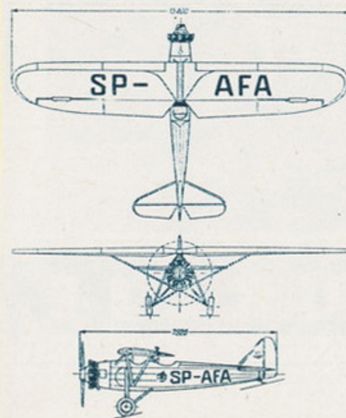
Po dziesięciu minutach od chwili startu Skarżyński znalazł się nad Atlantykiem. Lot nocny trwał siedem i pół godziny, prawie bez widzialności morza. Nim dobrze się rozjaśniło RWD-5bis, musiał przebić się przez strefę deszczów. Silnik pracował bez zarzutu, samolot zachowywał się idealnie. Wreszcie 8 maja o godzinie 16.15, po przebyciu 3 160 km pilot wleciał nad ląd a o godzinie 19.30 lądował w Maceio. Wspaniały przelot został ukończony szczęśliwie.

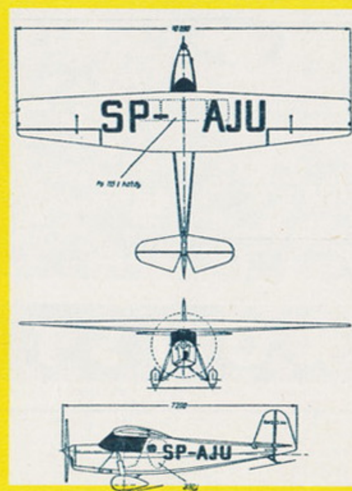
Zdumienie połączone z zaskoczeniem było ogromne. Co prawda dyrektor de Vieux nadał telegram, że przyleci samolot ze znakami SP—AJU, ale na lotnisku w Maceio sądzono, że będzie to samolot transatlantycki.

Nim oswojono się w Maceio z wiadomością o przelocie polskiego pilota — niemal turystycznym, w cywilnym ubraniu, bez nakrycia głowy — Skarżyński wystartował do Rio de Janeiro. Nim jednak wyleciał, na jego ręce nadeszły dziesiątki telegramów z gratulacjami. Powitanie w stolicy Brazylii przeszło wszelkie oczekiwania. Najbardziej sukces Skarżyńskiego przeżywała Polonia. W wielu polskich sercach obudziła się duma narodowa. Nazwisko Skarżyńskiego wymawiano z szacunkiem i czcią. Odwiedził on kilka skupisk Polonii. Wszędzie witano go entuzjastycznie: wynoszony był z samochodu na rękach rodaków, ściskany, klepany, całowany. Ludzie szaleli, rozpierała ich radość, a entuzjazm udzielał się także mieszkańcom. Otrzymał setki wiązanek kwiatów. Nieustannie błyskały flesze aparatów fotograficznych i filmowych, dziesiątki dziennikarzy domagało się rozmów, konferencji prasowych. Skarżyński przemawiał w radio, udzielał wywiadów, rozdawał autografy. Radio rozbrzmiewało polskimi melodiami.

Powitanie w Polsce było również niezwykle serdeczne i entuzjastyczne.







Powyżej: kpt. pil. Stanisław Skarżyński na lotnisku Saint Louis de Senegal przed wielkim skokiem przez Atlantyk. Z lewej: Do rajdu afrykańskiego wybrana została metalowa łącznikówka PZL L-2 konstrukcji inż. Dąbrowskiego oraz inż. Kotta z silnikiem Wright-Skoda o mocy 220 KM; po prawej: samolot RWD-5 bis; charakterystyczne dane: silnik DH Gipsy „Major" o mocy 130 KM, ciężar własny samolotu 445 kg, prędkość maksymalna 210 km/h, prędkość podróżna 180 km/h, czas trwania lotu — 30 godzin.

Lot Atlantycki uczynił Skarżyńskiego sławnym, zaliczony został do czołowych pilotów świata. A tak niedawno powiedziano mu „z taką nogą do lotnictwa, to wykluczone". Pokazał władzom, krajowi, światu, że wiele można zdziałać i to w lotnictwie, nie będąc całkowicie sprawnym fizycznie. Zresztą wierny był dewizie, że podstawą powodzenia jest wiara w osiągnięcie wyznaczonego przez siebie celu. Ta dewiza uskrzydlała jego marzenia, urzeczywistniała jego zamierzenia, umożliwiała zostanie lotnikiem, pozwoliła na dokonanie wspaniałych wyczynów. Za wyczyn ten awansowano go do stopnia majora, a FAI nadała mu Medal Bleriota.

Mijały lata. Skarżyński nie powrócił już do dalekich przelotów, które go tak pasjonowały z początkiem lat trzydziestych. Pochłonęły go sprawy dowodzenia lotnictwem. Ale nie tylko. Udzielał się w lotnictwie sportowym. Reprezentował Aeroklub RP na imprezach krajowych i międzynarodowych. Uczestniczył w komisjach sportowych, szczególnie w dziedzinie turystyki lotniczej. Wchodził w skład kolegiów redakcji lotniczych. Napisał wspomnienia z przelotu: dookoła Afryki i przez Atlantyk.

W okresie kampanii wrześniowej — w stopniu podpułkownika pilota — był szefem sztabu dowództwa lotnictwa Armii „Pomorze". Po przybyciu do Anglii, już jako pułkownik, mianowany został komendantem Polskiej Szkoły Pilotów w Newton. Po pewnym czasie na własną prośbę przeniesiono go na stanowisko komendanta stacji lotniczej w Lindholme. Otrzymał zezwolenie na wykonanie lotów bojowych w 305 Dywizjonie Ziemi Wielkopolskiej, o które tak bardzo zabiegał. Powitano go tam serdeczniej niż przypuszczał. Odżył. Odczuł, że stał się młodszy i potrzebniejszy ojczyźnie, że stał się znowu żołnierzem frontowym.

Przyszedł wreszcie ten dzień, na który tak bardzo czekał. Poleciał. To była jedna z jego pierwszych wypraw bombowych w charakterze drugiego pilota samolotu typu "Wellington". Celem lotu było bombardowanie hitlerowskiego miasta Bremen. Załoga nie osiągnęła jednak celu. Napotkała na silną obronę przeciwlotniczą. Wtem maszyna zachwiała się. Została trafiona. Musiała zawrócić znad Holandii. Ze względu na jeden z uszkodzonych silników. Pierwszy pilot podjął decyzję wodowania. Maszyna zanurzyła się dość głęboko. Tonęła. Fale wlewały się z hukiem do kadłuba. Była wyjątkowo ciemna noc. Wszyscy pospiesznie opuszczali kabinę samolotu.

Pułkownik Skarżyński usiłował wskoczyć do nadmuchiwanej łódki ratowniczej. Chora noga zsuwała się jednak coraz bardziej po skrzydle. Nie miał siły na opanowanie bezwładności. To był już koniec. Łódkę odepchnęły fale. Skarżyński spokojny i milczący, do ostatniej chwili przytomny zdawał sobie sprawę z grozy sytuacji. Był jednak bezsilny wobec żywiołu.

Po kilku tygodniach ciało Skarżyńskiego wyrzucone zostało na brzeg. Holendrzy pochowali je na cmentarzu wyspy Terschelling.

Zginął bez świadków, bez rozgłosu, w taki sam sposób jaki przygotowywał się do swych wspaniałych przelotów. Działo się to 25 czerwca 1942 roku.

Tym krótkim wspomnieniem — w trzydziestą rocznicę śmierci — pragniemy uczcić pamięć jednego z najsławniejszych polskich pilotów.

Gdy mówimy Skarżyński — myślimy o polskim przelocie Atlantyku, gdy natomiast mówimy o polskim przelocie Atlantyku — mamy na myśli Skarżyńskiego. Bo Atlantyk i Skarżyński, to synonimy, z których jesteśmy dumni. Tym bardziej że Skarżyńskiego można uważać za pierwszego w historii lotnictwa beznogiego pilota, człowieka, który wykazał się nie mniejszym hartem ducha, silną wolą i odwagą niż Douglas Bader czy Aleksiej Maresjew.

TADEUSZ MALINOWSKI

BJ-1 „DUSTER”

EINAR Thor jest z zawodu architektem, ale z zamiłowania szybownikiem i konstruktorem-amatorem. W czasie podróży po Europie zapoznał się tam z konstrukcjami szybowcowymi, co natchnęło go myślą zbudowania taniego i prostego szybowca. Zaprosił do USA znanego szwedzkiego pilota szybowcowego Ben Janssona (kapitana zespołu szwedzkiego na SMŚ w Lesznie), z zawodu aerodynamika z zakładów SAAB i wraz z nim opracował projekt szybowca BJ-1. Szybowiec miał być niewielki, prosty w budowie i lataniu. Próby rozpoczęte w 1966 r. potwierdziły zamierzenia konstruktorów. W 1970 r. E. Thor (już sam) udoskonalił nieco konstrukcję szybowca, głównie w kierunku zmniejszenia ciężaru własnego. Ulepszony typ oznaczony BJ-1b ma być produkowany w elementach.

BJ-1 jest jednomiejscowym, wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji całkowicie drewnianej. Skrzydła o obrysie prostokątno-trapezowym, trójdzielne, z podziałem na centropłat (związany na stałe z kadłubem) i dwie części doczepne (taki podział został wymuszony wymiarami garażu, w którym budowano szybowiec — żaden element nie mógł być dłuższy niż 5,5 m). Profil zwykły — nie laminarny, NACA 4 415 zmodyfikowany specjalnie przez Janssona z uwzględnieniem prostoty budowy. Dźwigar pełny, sklejony z warstw spruce'u. Pokrycie sklejkowe. Hamulce aerodynamiczne w postaci wycinków krawędzi spływu, obracanych o 90°. Lotki w częściach trapezowych. Kadłub o przekroju sześciokątnym w części przedniej, w tylnej przechodzi w przekrój trójkątny. Pokrycie sklejkowe. Kabina przed płatem osłonięta charakterystyczną owiewką. Osłonę można zastąpić wiatrochronem i zagłówkiem, zmieniając kabinę na otwartą. Usterzenie klasyczne, kryte sklejką.

Podwozie jednokołowe z kołem głównym nieco za środkiem ciężkości, z niewielką płozą z przodu i z lekkim wspornikiem ogonowym.

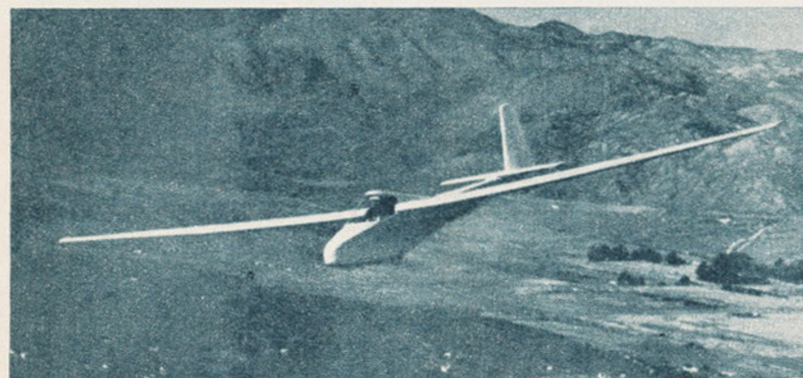
(J. Ś.)

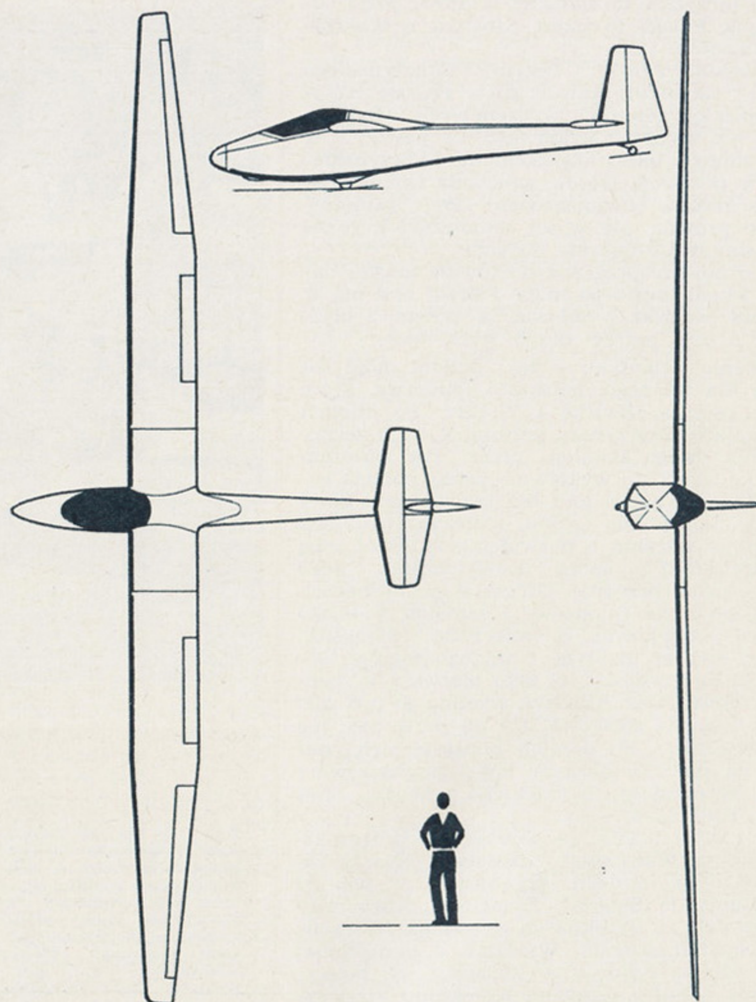
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 13,00 m, długość — 6,10 m, pow. nośna — 9,6 m², wydłużenie — 17,7.

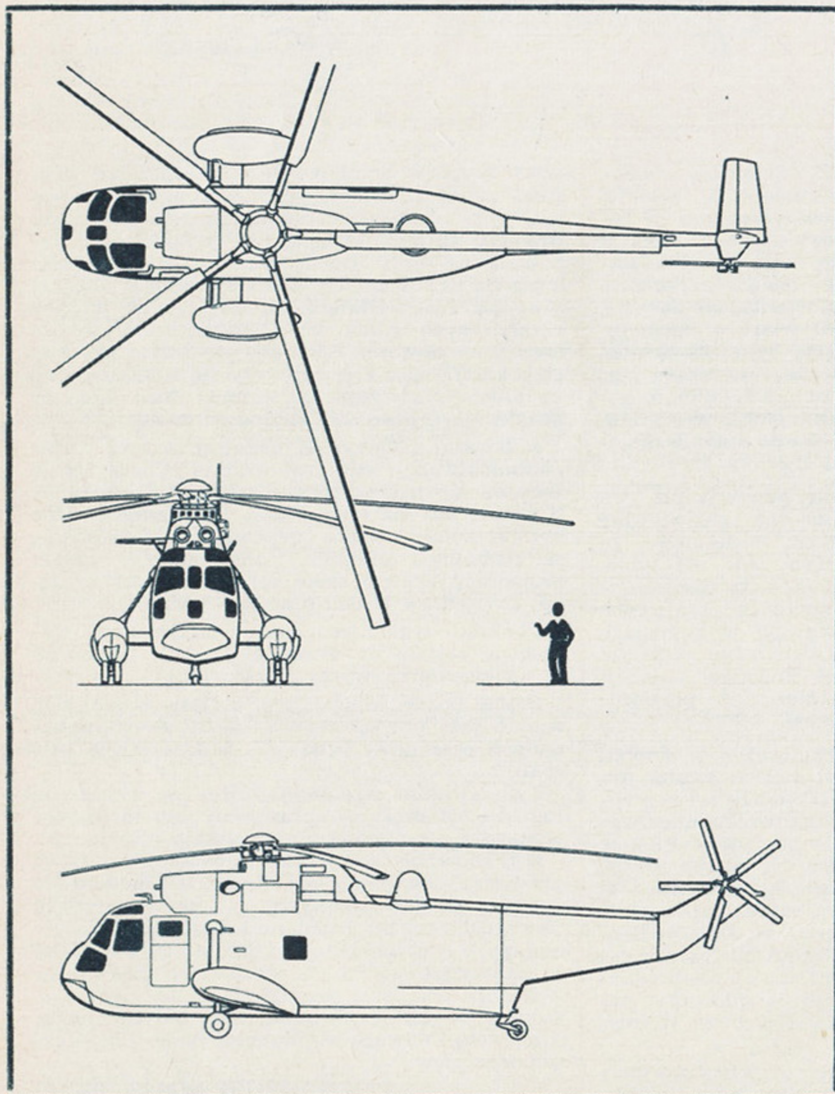
Ciężary: Ciężar własny — 160 kg, ciężar całkowity — 264 kg, współczynnik przeciążenia — 6.

Osiągi: Doskonałość max. — 29 przy prędkości — 87 km/h, opadanie przy 125 km/h — 1,8 m/s.





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



WESTLAND „SEA KING”

SEA King, to angielska odmiana śmigłowca Sikorsky SH-3D, budowana z licencji przez wytwórnię Westland. Podobnie jak wzorzec, śmigłowiec „Sea King” używany jest głównie do zwalczania okrętów podwodnych, może być jednak użyty również do taktycznego transportu oraz ratownictwa. Pierwszy SH-3D przebudowany na angielskie silniki został oblatany we wrześniu 1968 r. Dostawy śmigłowców „Sea King” już z angielskim wyposażeniem rozpoczęły się w 1969 r.

„Sea King” jest wielomiejscowym, dwusilnikowym śmigłowcem ziemno-wodnym (amfibia) zbudowanym w układzie klasycznym, jednowirnikowym. Wirnik główny pięciołopatowy o zawieszonych przegubowo łopatach, które mogą być składane mechanicznie do hangarowania. Napęd łopat przez silniki — przy pomocy przekładni z wolnymi kołami. Śmigło ogonowe, również pięciołopatowe, napędzane jest od przekładni głównej przy pomocy wału biegnącego wzdłuż belki ogonowej. Kadłub śmigłowca ma postać łodzi latającej o podłodziu jednoredanowym. Tył kadłuba, stanowiący wspornik wirnika ogonowego, składa się do hangarowania. W wersji bojowej załoga liczy 4 osoby. W wersji transportowej ładownia może pomieścić 27 żołnierzy lub 9 noszy z rannymi i 2 sanitariuszy. Podwozie trójkołowe z kołem tylnym. Podwozie główne chowane do bocznych pływaków wspornikowych, które zaopatrzone są również w nadymane pontony dla umożliwienia wodowania na wzburzonym morzu.

Napęd stanowią 2 silniki turbinowe Rolls-Royce-Bristol „Gnome” H-1400 o mocy 1 500 KM każdy. 3 elastyczne zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 3 180 l. znajdują się w kadłubie.

(J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Średnica wirnika nośnego — 18,90 m, długość całkowita — 22,15 m, długość z łopatami złożonymi — 14,40 m, wysokość — 5,13 m, szerokość — 4,98 m.

Ciężary: Ciężar własny — 5 520 kg, ciężar paliwa — 2 495 kg, ciężar całkowity — 9 300 kg.

Osiągi: Prędkość przelotowa max. — 259 km/h, wznoszenie — 15 m/s, pułap — 4 480 m, promień działania (ładunek 3 175 kg) — 92 km, zasięg max. — 1 110 km.



HANRIOT H-28S



W 1923 r. francuska wytwórnia Hanriot zbudowała prototyp samolotu szkolnego HD-14, a w następnym roku rozpoczęła jego produkcję. Na początku 1924 roku polskie lotnictwo wojskowe zakupiło 70 HD-14 w wersji zmodyfikowanej, oznaczonej następnie H-28, oraz zakupiło licencję na ten samolot. W kwietniu 1924 r. Wielkopolska Wytwórnia Samolotów „Samolot" otrzymała zamówienie na produkcję H-28. Pierwszy licencyjny H-28 był oblatany 4.III.1925 r. W latach 1925—1926 „Samolot" zbudował 144 H-28, zaś Centralne Warsztaty Lotnicze w Warszawie ok. 70 szt. Samoloty te były użytkowane jako szkolne w polskim lotnictwie wojskowym do 1935 r., a w aeroklubach od 1928 do 1938 r. Nosiły one numer typu 30, malowany na kadłubie przed numerem fabrycznym. (Powyższe dane prostują informacje z „SP" nr 18/1971 i 29/1971).

W 1927 r. polskie lotnictwo wojskowe zakupiło we Francji dwa samoloty sanitarne H-28S (nadając im numery 30S-1 i 30S-2). W odróżnieniu od wersji szkolnej miały one oddzielną przednią kabinę pilota, a po zdjęciu pokrywy za tą kabiną można było uzyskać miejsce siedzące dla lekarza. Na prawym boku kadłuba — otwierane do dołu drzwi z kwadratowym wykrzyżowanym oknem prowadziły do kabiny mieszczącej chorego na noszach. W 1927 r. inż. R. Bartel opracował polską wersję sanitarną H-28S, w której kabina chorego była ze sklejki, a nie z blachy duralowej, jak w wersji francuskiej. W latach 1927—1928 „Samolot" zbudował 16 H-28S (o numerach 30S-3 do 30S-18) dla polskiego lotnictwa wojskowego.

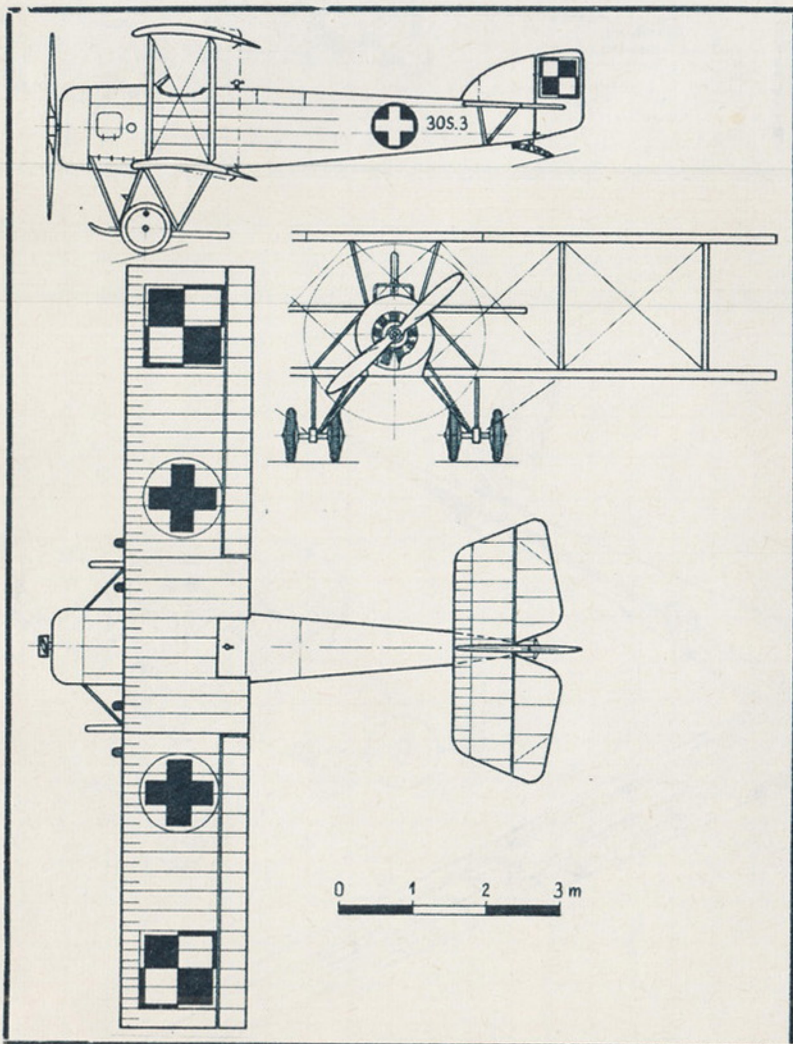
H-28S był konstrukcji drewnianej, krytej płótnem. Podwozie z dwóch zespołów dwukołowych z płozami, amortyzowane sznurem gumowym. Silnik chłodzony powietrzem 9-cylindrowy gwiazdowy rotacyjny Le Rhone-C o mocy 80 KM. Zbiornik dla 90 l. paliwa w kadłubie. Śmigło drewniane — 2,55 m. Samolot prócz znaków wojskowych nosił na płatach i kadłubie znak Czerwonego Krzyża.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,26 m, długość — 7,25 m, wysokość — 3,05 m, pow. nośna — 34 m^2.
Ciężary: Ciężar własny — 530 kg, ciężar użyteczny — 250 kg, ciężar całkowity — 780 kg.
Osiągi: Prędkość max — 115 km/h, prędkość przelotowa — 100 km/h, prędkość min. — 65 km/h, wznoszenie — 2,5 m/s, pułap — 3 200 m, zasięg — 400 km.

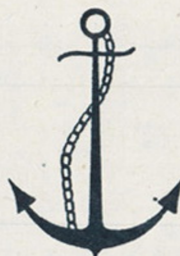
Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

Na zdjęciu: H-28S w wersji francuskiej, nr 30S-2.



LOGOGRYF





Do logogryfu należy wpisać poziomo dwadzieścia wyrazów o poniższych znaczeniach. Litery znajdujące się w polach oznaczonych podwójnymi liniami, czytane poziomo, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — szybowiec konstrukcji Czesława Tańskiego; 2 — brytyjski bombowiec strategiczny, typu HP-80; 3 — znajduje zastosowanie w budowie szybowców i samolotów; 4 — wytwarza ciąg napędzający samolot z silnikiem tłokowym; 5 — pilot francuski, wynalazł urządzenie umożliwiające strzelanie z karabinu maszynowego przez śmigło; 6 — konstruktor „Jaskółki"; 7 — uczestnik wyprawy „Apollo-15", odwiedził Polskę w styczniu 1972 roku; 8 — kompozytor polskiego marsza lotników; 9 — polska rakieta meteorologiczna; 10 — łączenie części i zespołów w gotowy samolot; 11 — służy do wychylania steru kierunku; 12 — bliższy księżyc Marsa; 13 — centrum lotnicze w Polsce; 14 — warszawski port lotniczy; 15 — polski samolot rolniczy; 16 — imię Czkałowa; 17 — polski konstruktor lotniczy i pilot z lat międzywojennych, którego samoloty oznaczone były literami BM; 18 — nazwa spadochronowej sondy meteorologicznej polskiej rakiety „Meteor-2K"; 19 — zespół taśm opasujących ciało skoczka spadochronowego; 20 — poski samolot obserwacyjny typu RWD-14.

Opracował: Janusz Palacz

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 2 lipca br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci bonów książkowych.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach.

PODOFICERSKA SZKOŁA RADIOTECHNICZNA

Po skończeniu zasadniczej szkoły zawodowej chciałbym iść do wojska, na zawodowego do szkoły podoficerskiej o kierunku radiowym. Jakie są wymagania i jak się dostać? — pyta **Janusz Kozłowski z Trzebiatowa**.

Podoficerów zawodowych dla wojsk radiotechnicznych kształci **Podoficerska Szkoła Zawodowa Wojsk Radiotechnicznych.** Szkoła przygotowuje starszych operatorów naziemnych urządzeń radiolokacyjnych oraz mechaników i elektromechaników zespołów prądotwórczych i silników wysokoprężnych zasilających te urządzenia.

Pierwszeństwo w przyjęciu do szkoły mają absolwenci zasadniczych szkół zawodowych, którzy zdobyli zawód radiomechanika, radiomontera, telemontera, elektromontera, montera lamp elektrycznych i elektronowych, montera teletransmisji, montera elektronika, mechanika maszyn biurowych, montera urządzeń telekomunikacyjnych, układów elektronowych i automatyki przemysłowej, aparatury radiowej i telewizyjnej, elementów półprzewodnikowych, podzespołów elektronicznych oraz mechanika maszyn i aparatów elektrycznych. Przyjęci do szkoły mogą być jednak również absolwenci innych ZSZ lub szkół przysposobienia rolniczego oraz ci z kandydatów, którzy ukończyli co najmniej dwie klasy szkoły średniej. Nauka w szkole trwa 12 miesięcy. Program obejmuje przedmioty społeczno-polityczne, ogólnowojskowe i ogólnotechniczne oraz odpowiednie przedmioty specjalistyczne. W trakcie szkolenia elewi



zapoznawani są z teoretycznymi podstawami radiolokacji oraz z budową i obsługą sprzętu radiolokacyjnego. Po zakończeniu nauki i pomyślnym zdaniu egzaminów elewi mianowani zostają do stopnia kaprala oraz otrzymują dyplom operatora stacji radiolokacyjnych lub zautomatyzowanych systemów dowodzenia lub dyplom specjalisty w zakresie obsługi sprzętu radiolokacyjnego i radionawigacyjnego. Następnym etapem szkolenia jest roczna praktyka na stanowiskach przewidzianych dla podoficerów zawodowych. Po tym okresie absolwenci zostają mianowani do stopnia starszego kaprala oraz powołani do wojskowej służby zawodowej, którą odbywają w jednostkach wojsk radiotechnicznych, lotniczych lub innych rodzajów wojsk.

Do szkoły przyjmowani są kandydaci w wieku od 17 do 23 lat. Kandydaci składają podania do komendanta szkoły za pośrednictwem właściwego miejscu zamieszkania powiatowego, miejskiego lub dzielnicowego sztabu wojskowego. Termin składania podań-ankiet wraz z dokumentami upływa **30 czerwca 1972 r.** Przy przyjęciu do szkoły obowiązuje próba sprawności fizycznej i badania psychotechniczne. Koszty przejazdu na badania lekarskie i komisję kwalifikacyjną pokrywa wojsko. Nauka w szkole zaczyna się 25 września br.

SF-27 I BF-4

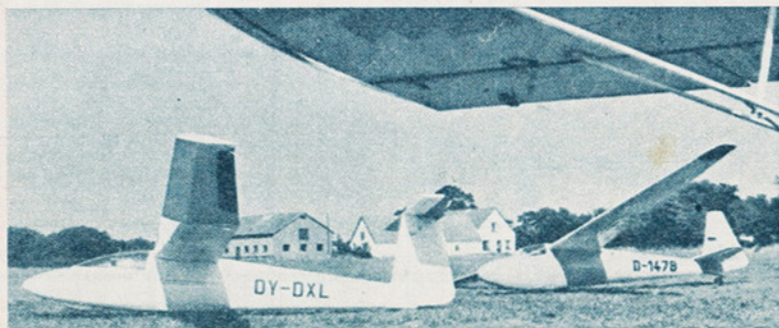
Dariusz Dąbrowski — Warszawa. Dziękujemy za zwrócenie uwagi, że w dziale „Konstrukcje zagraniczne" w „SP" nr 22 i 23 z br. zostały zamienione miejscami rysunki szybowców SF-27 BF-4.



Oryginalne malowanie
Zdjęcie:
Antoni Hanc



„PIRAT" W DANII



Aeroklub Kalundborg Flyveklub w Danii posiada m. in. polski szybowiec SZD-30 „Pirat". Oto duński „Pirat" na lotnisku aeroklubowym w Kaldred. Na pierwszym planie — skrzydło samolotu holującego KZ-VII.

REKORDZISTA

Samolot turbośmigłowy L-450F, który ustanowił w marcu br. 13 rekordów międzynarodowych. Są to m. in. czas wznoszenia na 3 000 m — 3 min 20 s, na 6 000 m — 7 min 20 s, na 9 000 m — 12 min 20 s, na 12 000 m — 20 min 30 s, wysokość lotu — 15 315 m.



REJESTRACJA OPŁYWU



W laboratoriach Siemensa opracowano nowe metody, pozwalające uzyskać nadzwyczaj kontrastowe obrazy opływu np. profilu lotniczego, zarówno w technice czarno-białej jak i kolorowej. Obrazy te uzyskuje się metodą reakcji fotochemicznych, a więc bez potrzeby stosowania urządzeń optycznych lub modeli przezroczystych. W ten sposób można rejestrować przepływy laminarne i burzliwe w gazach i w cieczach. Na zdjęciu — obraz opływu profilu lotniczego wykonany opisaną metodą.



RADZIECKI ODLEGŁOŚCIOMIERZ SAMOLOTOWY

Tak wygląda w komplecie radziecki odległościomierz samolotowy SD-67. Służy on do ciągłego pomiaru odległości pomiędzy samolotem, a naziemną radiolatarnią systemu DME, VORTAC lub TACAN w zakresie do 370 km przy prędkościach lotu do 3 600 km/h. Dokładność pomiaru plus-minus 300 m. Pasmo częstotliwości — 1 025 do 1 150 MHz. Wymiary urządzenia — 124 x 194 x 497 mm, ciężar — 14,4 kg.

PIONOWZLOT

Próby w locie przechodzi obecnie ulepszony śmigłowiec CH-47A wyposażony dodatkowo w przekręcany płat o powierzchni 31,58 m². Nosi on oznaczenie Modell-347. Nowy śmigłowiec zabiera 44 osoby (zamiast 33 w wersji normalnej) i rozwija prędkość — 314 km/h.



Zdjęcia i rysunki: „Aviaeksport" — Moskwa, „Aviation Magazine", „Flug-Revue", „Aerokurier", Siemens Presseinformation.

SZYBOWIEC METALOWY

Przekrój perspektywiczny przedstawia radziecki 1-miejscowy metalowy szybowiec wyczynowy A-15 konstrukcji O. Antonowa. Rozpiętość — 17,0 m, długość — 7,2 m, pow. nośna — 12,0 m², wydłużenie — 24. Ciężar własny — 290 kg, ciężar całkowity — 365 do 425 kg. Doskonałość max. — 41, opadanie min. 0,6 m/s przy 80 km/h. Na rysunku pokazano również szczegóły okucia skrzydeł, usterzenia Rudlickiego oraz podwozia.

